

Le Salon de la Motocyclette verra...

MOTO REVUE

LE NUMERO
1^{fr.}25

MOTOS - SIDE-CARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et *Motocyclisme*
Automobilisme

16^e ANNÉE — N° 293

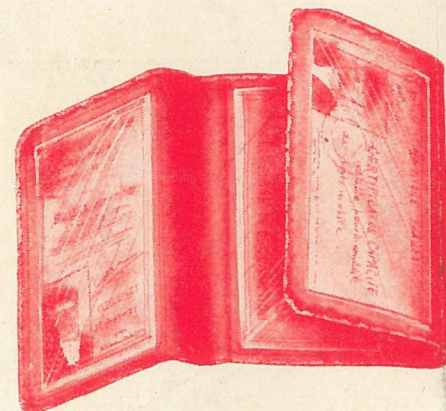
20 Octobre 1928



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03-81
08-24

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, rue Vivienne, PARIS

Paysage marocain moderne ; l'effort colonisateur français a porté principalement sur le réseau routier : en voici l'une des plus heureuses conséquences dans ses contrastes violents et consolants.



Modèle grand luxe en simili peau de gant souple grébachée (petites agrafes juxtaposées permettant la flexibilité).

L'AUTO POCHETTE

A. L.

EST
INDISPENSABLE
A
L'AUTOMOBILISTE
AU
MOTOCYCLISTE

Agents généraux
- et régionaux -
Représentants
- demandés

Aux Représentants et Voyageurs de commerce et à toutes personnes possédant plusieurs cartes d'identité, **PARCE QUE** présentant **QUATRE** volets, elle a été conçue spécialement pour **EXHIBER A LA FOIS,**
— **QUATRE CARTES DIFFÉRENTES,** telles que : —

AUTOMOBILISTES & MOTOCYCLISTES

Carte grise ;
Permis de conduire ;
Permis de circulation ;
Carte de membre du Touring-Club ou autre Association automobiliste.

REPRÉSENTANTS et VOYAGEURS de COMMERCE

Carte d'Identité professionnelle ;
Carte demi-tarif des Chemins de Fer ;
Carte Syndicale ;
Carte d'Abonnement à la Poste restante

USAGES DIVERS

Carte d'Électeur ;
Carte de Mutilé ;
Cartes d'Abonnement ;
Cartes de Membres de toutes Sociétés ;
Etc., etc.

Prix de Vente

Le Modèle courant, en zapon cerclé. La pièce 19 50
Le Modèle grand luxe, en simili peau de gant souple grébachée (petites agrafes juxtaposées permettant la flexibilité). La pièce. 24.50

EN VENTE :

AU SIÈGE : 94, Rue d'Aboukir, PARIS (2^e) - Tél. : Central 11-26
ou dans les principaux Garages et Maisons d'Accessoires d'Automobiles et Cycles, Maroquinerie, Papeteries.

A. Limbourg

94 Rue d'Aboukir - PARIS
Téléphone : CENTRAL 11-26

Le plus gros producteur Français
de Motocyclettes...



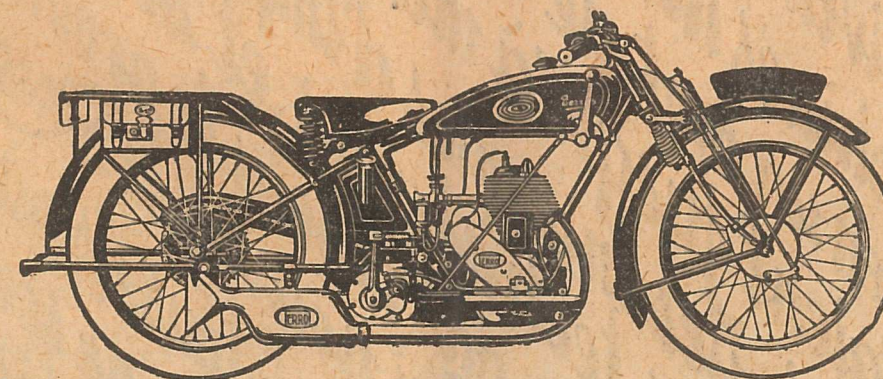
— spécialisé depuis **40** années dans —
l'Industrie du Cycle et de la Motocyclette

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

Phonyx

La moto de confiance

Dans ses nouvelles usines de Lyon couvrant plus de 10.000 mètres carrés, dotés d'un matériel ultra moderne, Phonyx a mis définitivement au point une gamme complète de machines Nervuses, Souples, Élégantes dotées en un mot de cet ensemble de qualités qui étaient jusqu'à maintenant l'apanage de quelques marques d'importation. Ses services techniques, et son puissant outillage ont résolu le problème de mettre les nouvelles Phonyx à la portée de tous. Les paradoxes de la veille ne sont-ils pas les vérités du lendemain?

Ses modèles 185
2 temps ≡ **250**
 ≡ **350 c.c.**

à double échappement,
 culasse détachable,
 graissage sous pression.

Ses modèles 250
4 temps ≡ **350**
 ≡ **500 c.c.**

traités en semi-blocs et blocs-moteurs,
 ses cadres double berceaux,
 ses moyeux freins à broche
 tous ses organes émaillés aux
 laques cellulosiques "DUCO"
 en font vraiment:

la plus moderne
 des motos modernes
 la plus économique
 des motos de luxe
 la plus parfaite
 des motos
 de grande
 classe

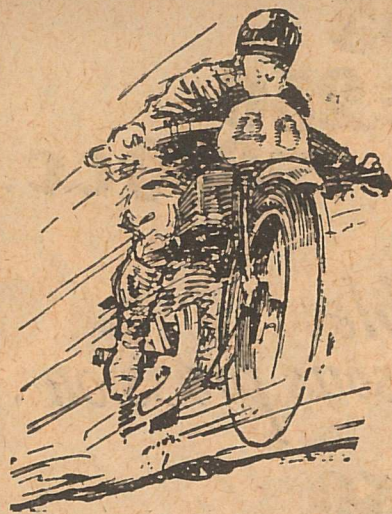
Les voir au salon

S Mob Phonyx

capital 2.000.000
 Siège social 28, R^{te} de Grenoble
 usines de Lyon
 50, chemin de Monchat

Stand-73 - Grande Hef-2^e Zone

Publicité G-SWEERTS



Quelques-unes des plus
GRANDES ÉPREUVES
MOTOCYCLISTES

remportées par

Castrol

Le TOURIST TROPHY ANGLAIS (13 années consécutives)

les TOURIST TROPHIES

FRANÇAIS, ALLEMAND, AUTRICHIEN, HONGROIS
HOLLANDAIS, SUD-AFRICAIN

les GRANDS PRIX

de l'U. M. F. (8 années consécutives)

d'EUROPE, d'ANGLETERRE, de BELGIQUE, d'AUTRICHE
de TCHÉCOSLOVAQUIE, de FRANCE, du M. C. de LYON, etc...

les GRANDES ÉPREUVES de TOURISME

PARIS-NICE, PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, etc...

D'innombrables RECORDS du MONDE (Route et Piste)

dont celui de

BALDWIN, sur Zenith-Jap 1.000 cmc., le Km. lancé à **200 km. 557**

Dans le monde entier

CASTROL

court..... et gagne !

Société des Huiles **Castrol**, 58, Rue de Londres - **PARIS**

Les Principales Courses de l'Année
ont été gagnées par

LES MOTOS

 **Alcyon**
Pneus DUNLOP

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Catégorie 175 cmc. - 1° JOLLY

CHAMPIONNAT DE FRANCE

Catégorie 250 cmc. - 1° LEMASSON

GRANDS PRIX DE FRANCE

Catégorie 175 cmc. - 1° JOLLY

GRANDS PRIX DE FRANCE

Catégorie 250 cmc. - 1° LEMASSON

GRAND PRIX DE L'U. M. F.

Catégorie 175 cmc. - 1° JOLLY

Tous les nouveaux modèles **ALCYON** seront exposés
AU SALON DU CYCLE (2^e série) - Grande Nef - Stand 49

SALON DE PARIS

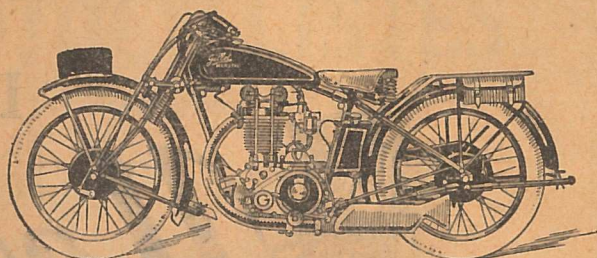
GILLET HERSTAL

.. MARQUE FRANÇAISE ..

... exposera ses nouveaux ...

MODÈLES 1929

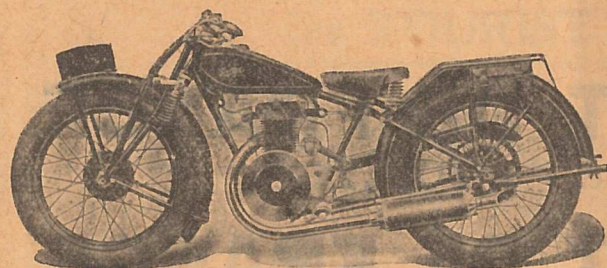
... 2 temps et 4 temps ...



"La Tour du Monde"

350 cmc., 2 temps, Blocmoteur,
Cadre surbaissé, Pneus ballons.

qui feront sensation par
leurs qualités transcendantes
et par leur prix très réduits



"La 500 cmc. Sport"

4 temps, Blocmoteur, Culbuteurs
sans carter, Cadre surbaissé
Pneus au choix.

**PAYEMENT
EN 12 ET 18 MOIS**

Ses Modèles

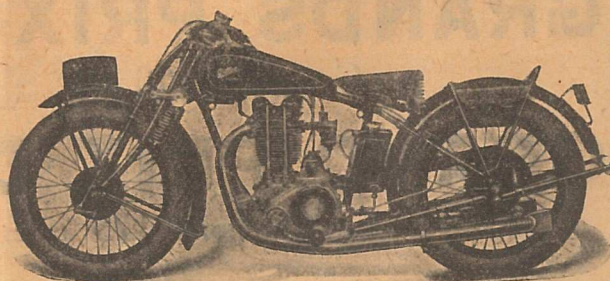
GÉCO-HERSTAL

175 cmc., 250 cmc. et 350 cmc. 4 temps

Également construits dans les
usines modèles des ...

Établ. GERKINET à Jeumont

complètent admirablement la gamme
.. des Modèles GILLET ..



"La 500 cmc. Supersport"

Double échappement, Modèle qui a
brillamment enlevé de nombreuses épreuves
et notamment le Bol d'Or, Side-car 1^{er} catég.

Demandez catalogues, pour obtenir l'Agence directe
adrez vous à

Soc. An. des Établ. GERKINET à Jeumont
Bureaux et Stocks à PARIS, 32, rue Pierret-Neully

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

LES NOUVEAUX MODÈLES

RENÉ GILLET

6 CV., 750 cmc., Sport et 9 CV., 1000 cmc.,
:: :: avec Side-car, Carrosserie L. V., :: ::
seront exposés au SALON, 2^e Série
GRANDE NEF — STAND N° 72

à côté de la 4 CV., 350 cmc. et 6 CV., type Armée Française.

PRIX EN BAISSÉ

4 CV., 350 cmc., Touriste.. .. . **5.600** fr.
6 CV., 750 cmc., Type Armée Française .. **6.500** fr.
6 CV., 750 cmc., Sport. **6.850** fr.
9 CV., 1.000 cmc. **7.200** fr.

Châssis de Side-car avec suspension RENÉ GILLET **1.800** fr.

FOURNISSEURS DE L'ARMÉE

Demandez les nouveaux Catalogues illustrés

aux Etablissements RENÉ GILLET

126 bis, Route d'Orléans, 126 bis — MONTRouGE (Seine)
Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

MARCI

en avant du Progrès
LE PREMIER

présente ses Modèles montés

sur Silentbloc

la plus grosse Nouveauté du SALON
plus de vibrations ;
plus de graissage
plus d'usure.

SES MODÈLES 350 CMC. :

Soupapes latérales, Moteur JAP. 5.200 fr.

Culbuteurs, Moteur L.M.P. . . 5.200 fr.

SES MODÈLES 500 CMC. :

Soupapes latérales, Moteur JAP. 5.625 fr.

Soupapes latérales, Mot. L.M.P. 5.575 fr.

Culbuteurs, Moteur L.M.P. . 5.995 fr.

Ces Machines sont livrées: Cadre double
berceau, Boîte STAUB, 3 Vitesses,
Chaîne-chaîne, Freins dans les moyeux
AV et AR, Pneus de 700 x 100, à tringles.

Ses Blocs-Moteurs JAP-STAUB

350 cmc., Soupapes latérales.

Prix 5.490 fr.

350 cmc., Culbuteurs.

Prix 5.950 fr.

et sa Populaire 4 temps, 350 cmc.

Soupapes latérales, 3 Vitess.

ch.-chaîne, freins dans les
moyeux, Pneus de 650 x 90. 3.995 fr.

**GRANDE NEF
- STAND 99 -**

USINE : 12, RUE DU PLATEAU - VINCENNES

Économies...

Vous réaliserez de
sérieuses écono-
mies quand vous
aurez sur votre moto
un bon éclairage qui
vous durera des an-
nées, sans frais de
réparations et d'en-
retien: un éclairage
comme Radios.

320 francs...

pour des années

Le Radios modèle courant =
280 mètres de portée, étan-
che, robuste, (garanti un
an) = coûte 320 Francs.
320 Francs pour voir clair
pendant des années !...

Gratuit

Nous vous enverrons gra-
tuitement la notice illustrée
" Radios " ainsi que la liste
des revendeurs. Demandez-
les aux

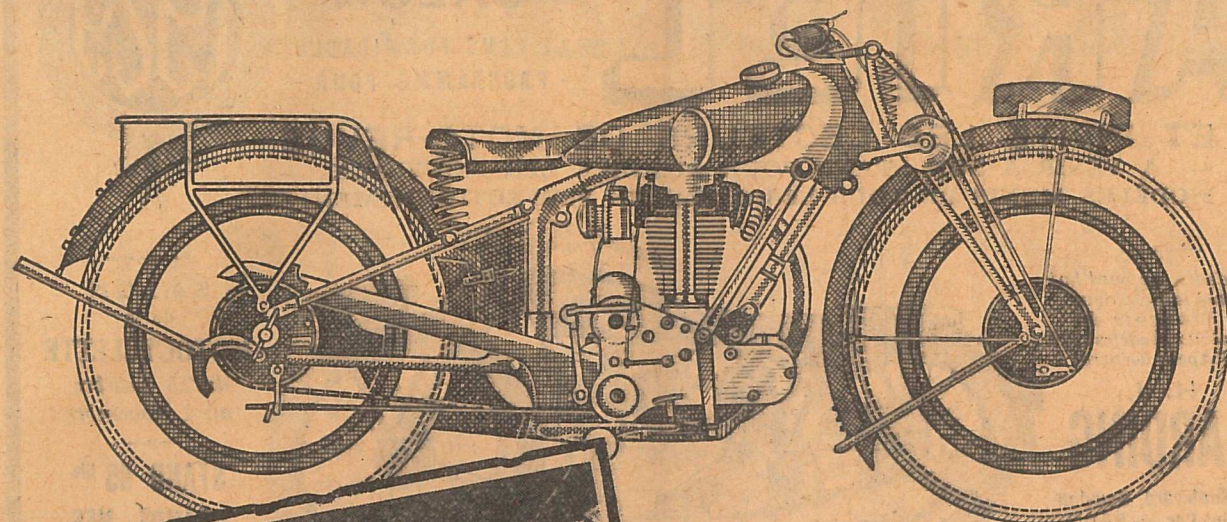
**ÉCLAIRAGES
ÉLECTRIQUES**

RADIOS

pour cycles et motos

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

Comment sont construites les Peugeot



LES USINES DE BEAULIEU
50.000 mètres carrés d'ateliers unique-
ment consacrés à la fabrication des
motos Peugeot

ce qu'est Peugeot

Peugeot, c'est la plus
ancienne et la plus
puissante fabrique
française de motocy-
clettes.

Peugeot, c'est 5 usines,
20.000 ouvriers, 4.300
agents de vente.

Peugeot, c'est 50 ans
d'expérience et de la-
beur.

Peugeot, ce sera "votre"
motocyclette.

Peugeot

Catalogue franco: Cycles Peugeot, BEAULIEU (Doubs)

Magasin d'exposition et de vente à PARIS: 71, Av. de la Gr^e-Armée (16^e)

7489

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

Sportifs!

VISITEZ LES **STANDS MOTOS**

DU **PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ**

24, RUE DE CLIGNANCOURT
PARIS

NORD 78-48
BOTZARIS 18-32

*Le seul magasin
qui présente au choix de sa
clientèle 250 marques
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

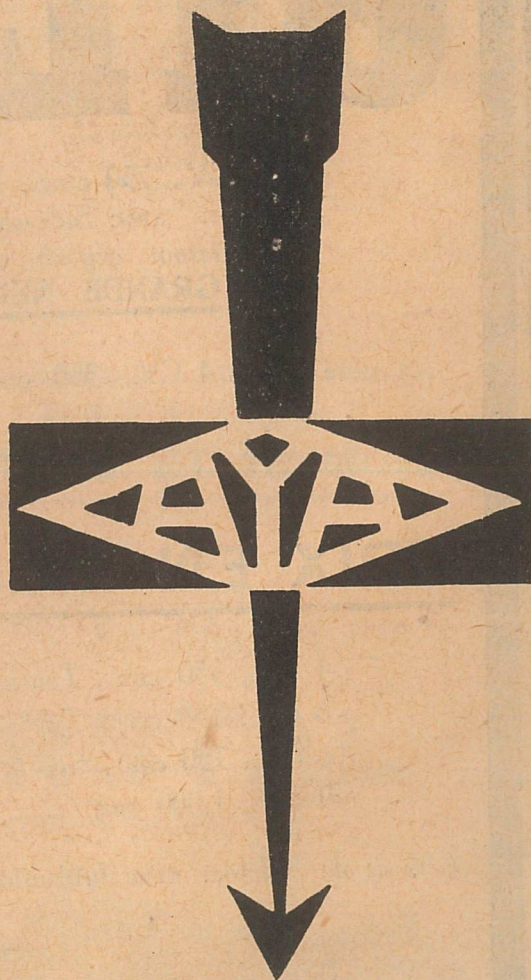
l'importance DE LA MAISON

Livraison gratuite à domicile

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

LES
- MOYEUX-FREINS -
FOURCHES-ÉLASTIQUES
BOITES A VITESSES

Breveté S. G. D. G.



sont les plus chers,
mais aussi les meilleurs

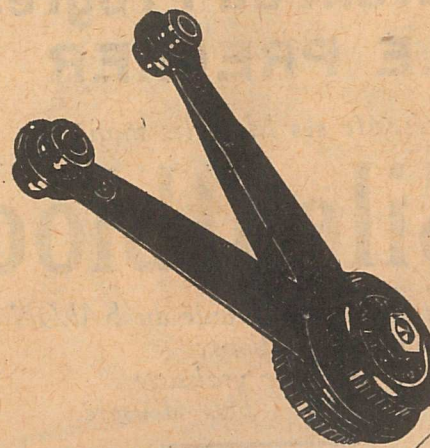
Etablissements J. PAYA - St-Étienne

27, Avenue Dentart-Rochereau

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

les fabrications REPUSSEAU

l'amortisseur **Silentbloc**



étudié pour la moto

plus légère que la voiture, la moto
souffre davantage de la nature
du sol et exige une suspension
immédiatement appropriée.

l'amortisseur SILENTBLOC
freine dans les deux sens le
ressort et le travail de la fourche,
s'oppose à toute réaction, assure
une adhérence parfaite au sol.

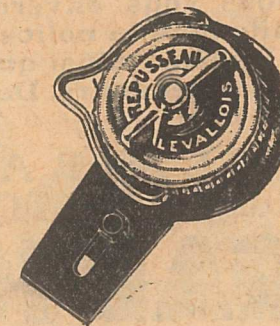
réglage à la main
sans quitter la selle.

le frein de direction

Repusseau

dès son apparition, les milieux
sportifs se sont accordés à le re-
connaitre comme l'appareil répon-
dant exactement à leurs desiderata.

débloquage instantané
serrage réglable
pas de patte dangereuse
assure la stabilité
supprime la fatigue.



Etablissements REPUSSEAU, 77, rue Danton — LEVALLOIS

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

IX

LA MOTO ANGLAISE
ARIEL

PRÉSENTERA AU
SALON

LE PLUS FORMIDABLE
PROGRAMME POUR

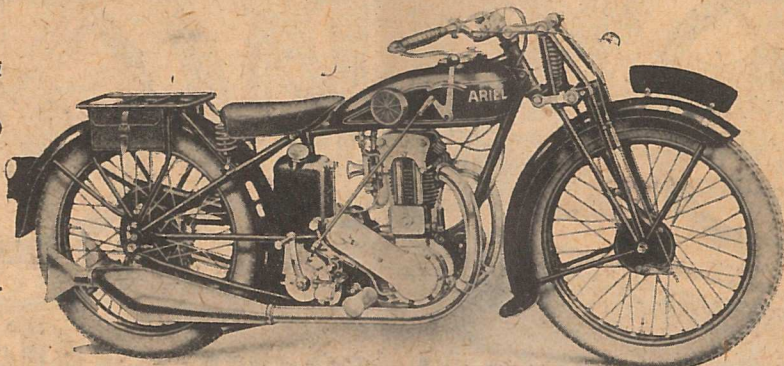


ET INVITE LES LECTEURS DE MOTO-REVUE
— A VENIR A SON STAND POUR ADMIRER LES NOUVEAUX
MODÈLES MUNIS DE TOUS LES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS

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



TYPE 250 cmc.

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

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

PUB. G. SWEERTS

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

OUVERT LE DIMANCHE
THE MOTORIST
TOUTE LA JOURNÉE

41 AV. DES TERNES
28 R. DES ACACIAS

TEL. GALV: 77-64
WAGR: 12-20

PARIS 17^{ème}

VÊTEMENTS
DE
CUIR

BONNETERIE
SPORT

SACOCHE
MOTO

EQUIPEMENTS
ANGLAIS &
AMÉRICAINS

RÉCLAME
GANTS

5 fr. Gants de
50 laine

12 fr. Gants de
toile et cuir

GANTS
MOUSQUETAIRES
AMÉRICAINS
"HORSE HISS"

20 fr. fourrure
laine

39 fr. doublé en
fourrure

VOIR CATALOGUE

OFFRE A SES CLIENTS



BACHES DE MOTOS
IMPERMÉABLES

Couvrant
entièrement
la Moto
article neuf
avec
attaches
de cuivre



35 fr.

la pièce
Extra légère

RÉCLAME

SERRE-TÊTE
cuir 25 fr.

SACOCHE
de Moto 25 fr.
doubles

CUISSARDS
anglais 39 fr.

EQUIPEMENTS
BROOKLAND
ET SCATLESS
249 fr.

GANTS

TRENCH-
COATS

SACS
TYROLIENS

SERRE-
TÊTES

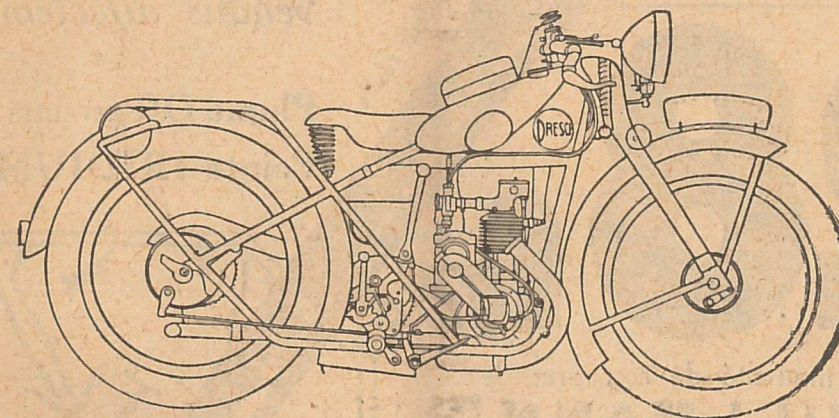
BON POUR UN SUROIT NEUF envoyé avec
le Nouveau Catalogue, 28 pages,
75 clichés noirs et couleurs.
contre 3 francs en timbres-poste.

DRESCH

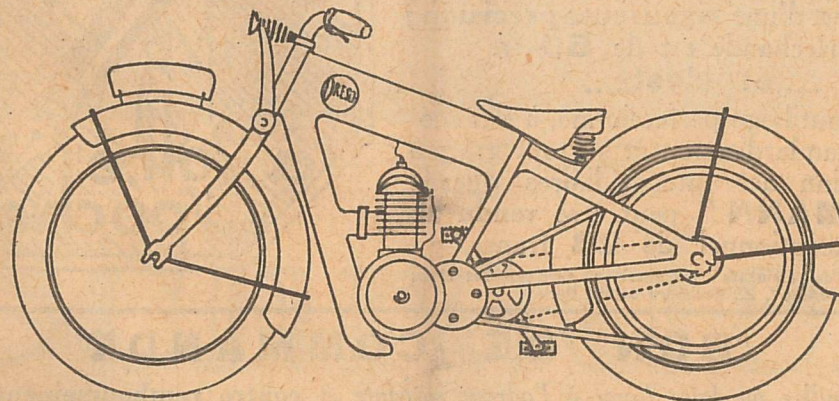
présente une Amélioration
Sociale considérable :

“LA MOTORISATION DU CYCLE”

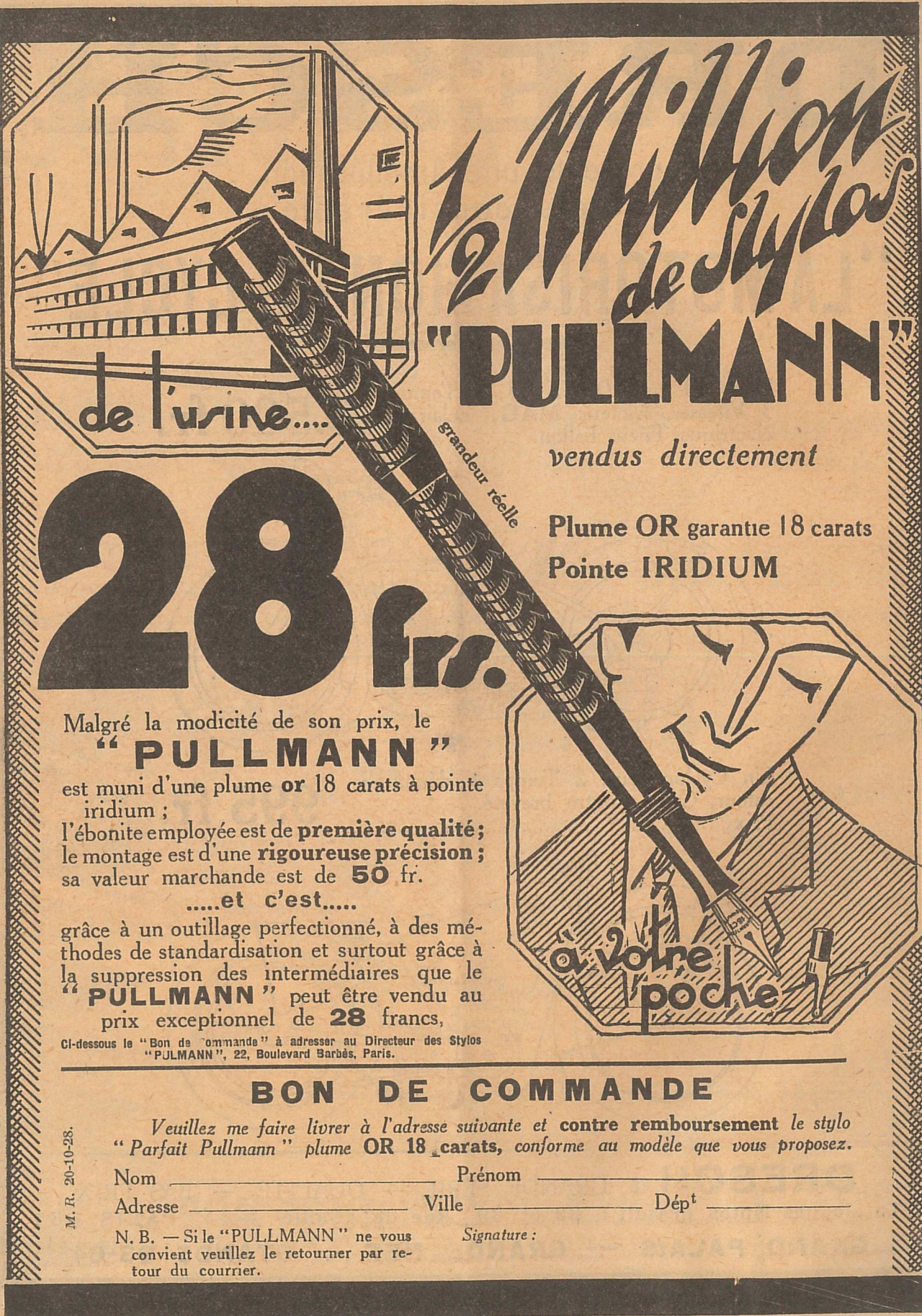
Une 250 cmc. DRESCH, 4 Temps,
3 Vitesses, Moteur MAG, Eclairage
électrique, Pneus ballon... ..
3.500 fr.



Un Cyclomoteur, 2 Temps à démultipli-
cateur, Cadre Poutre breveté.
Prix... ..
995 fr.



DRESCH : GRANDE SÉRIE — QUALITÉ — BAS PRIX
Catalogues Motos gratuit : 33 et 39, Rue de Vouillé —:— PARIS (15^e)
GRAND PALAIS -:- GRANDE NEF -:- STANDS 63-64



1/2 Million de Stylos "PULLMANN"

de l'usine....

28 frs.

grandeur réelle

vendus directement

Plume OR garantie 18 carats
Pointe IRIDIUM

à votre poche

Malgré la modicité de son prix, le "PULLMANN" est muni d'une plume or 18 carats à pointe iridium ; l'ébonite employée est de première qualité ; le montage est d'une rigoureuse précision ; sa valeur marchande est de 50 fr.et c'est.... grâce à un outillage perfectionné, à des méthodes de standardisation et surtout grâce à la suppression des intermédiaires que le "PULLMANN" peut être vendu au prix exceptionnel de 28 francs,

Ci-dessous le "Bon de commande" à adresser au Directeur des Stylos "PULLMANN", 22, Boulevard Barbès, Paris.

BON DE COMMANDE

Veuillez me faire livrer à l'adresse suivante et contre remboursement le stylo "Parfait Pullmann" plume OR 18 carats, conforme au modèle que vous proposez.

Nom _____ Prénom _____
Adresse _____ Ville _____ Dépt _____

N. B. — Si le "PULLMANN" ne vous convient veuillez le retourner par retour du courrier. Signature: _____

M. R. 20-10-28.

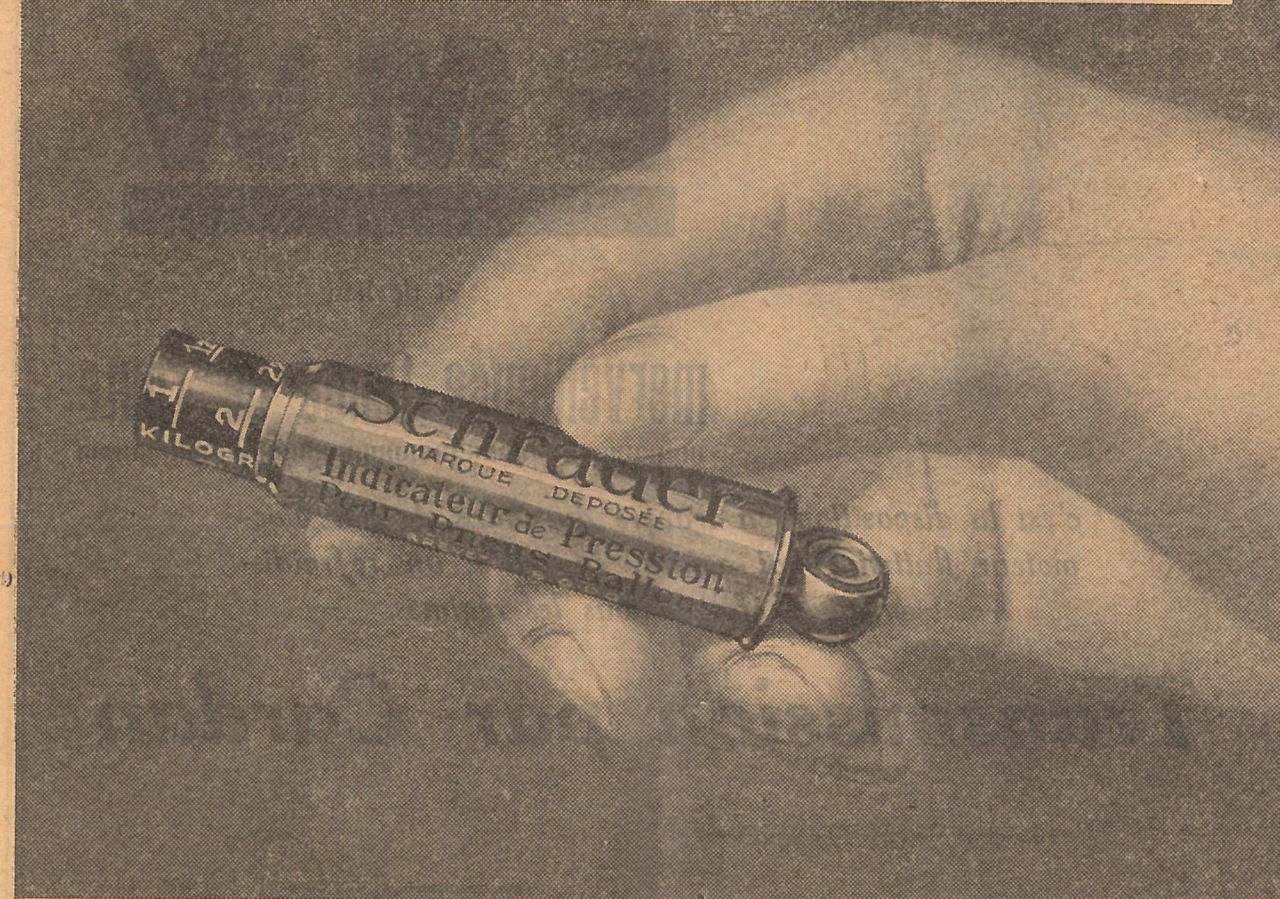
LE NOM SCHRADER EST VOTRE GARANTIE

JUSTE ET ROBUSTE

Vous conduisez une motocyclette ; vous avez donc besoin d'un indicateur de pression vous donnant avec précision la pression de l'air de vos pneus.

Vérifiez une fois par semaine le gonflage de vos pneus, vous vous assurerez ainsi plus de confort et vous augmenterez la durée de vos pneus.

L'indicateur de pression Schrader *juste et robuste* donne satisfaction à des millions de motocyclistes ; il est prêt à vous rendre les mêmes services.



Téléph. :
WAGRAM 95-45

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

Adr. Télég. :
AIRVALVE-PARIS

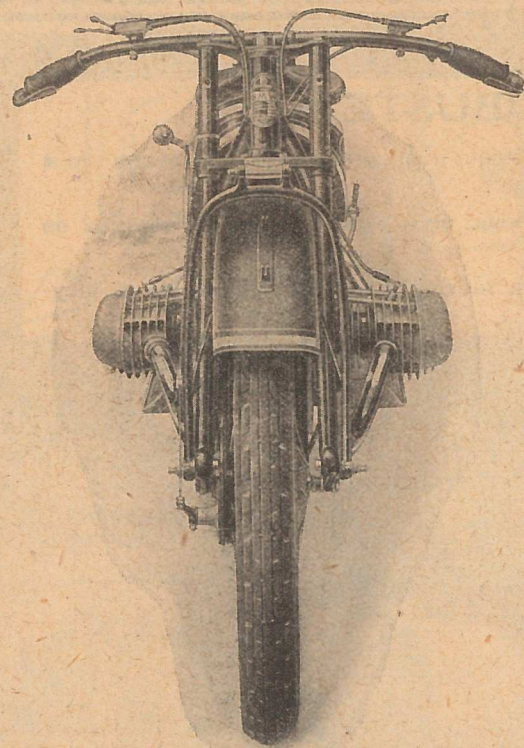
Schrader

Marque Déposée

Fabricant de valves pneumatiques depuis 1844

Valves pour Pneus Indicateurs de Pression
LA QUALITÉ SCHRADER EST INDISPUTÉE ET INIMITABLE

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs



LE SECRET

de la

Stabilité extraordinaire

des

BMW

et de leur

merveilleuse tenue de route

c'est la disposition en travers du cadre de son bloc-moteur flattwin, qui assure, en outre, un refroidissement parfait à tous les régimes.

Transmission par Cardan

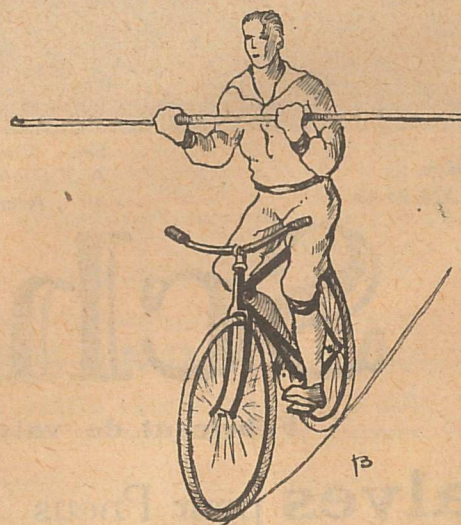
DEMANDEZ LE CATALOGUE DES NOUVEAUX MODÈLES 1929

500 cc. et 750 cc., Sport & Tourisme

à l'Agence Générale

E. BASTIDE

56, Boulevard de Clichy — PARIS



Fondée en 1913

CAMILLE LACOME
Directeur-Fondateur

RÉDACTION, ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ

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

TÉLÉPHONE
CENTRAL 03-81 CENTRAL 03-24

MOTO
REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

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

ABONNEMENTS

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

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

EDITORIAL

La Sévérité de l'Examen pour le Permis de conduire

Il y a, paraît-il, eu, en 1927, 325.000 examens pour le permis de conduire. Peut-on trouver une preuve plus évidente du développement de l'automobilisme? Sur ce nombre, il y a eu 252.000 reçus et 73.000 refusés. L'examen est donc sévère, d'autant que la conduite d'une auto est la chose la plus simple du monde, et qu'après tout il n'y a pas besoin d'être membre de l'Institut pour connaître les règles essentielles de la circulation. Il y a certains cas où la proportion des refusés monte à 60 %. Certes, parmi ces refusés, la plupart à la deuxième ou à la troisième tentative finissent par obtenir la carte rose. Mais, en somme, l'examen est difficile et plus d'un vieil automobiliste pourrait y échouer.

Comment se fait-il qu'un examen portant sur des matières très simples puisse donner un tel pourcentage d'échecs. Faut-il admettre qu'un si grand nombre de candidats soient assez maladroits pour ne pas pouvoir conduire décentement une voiture à une allure de tourisme? Faut-il croire qu'il en ait tant dont l'intelligence soit si peu éveillée qu'ils ne puissent comprendre la dizaine de règles indispensables et qu'on peut parfaitement faire tenir sur une page de texte, ou sont-ils assez insouciant pour se présenter à l'examen sans même avoir lu le sacrosaint code de la route? C'est vraiment invraisemblable.

Notons tout d'abord que la plupart des candidats sont refusés non pour la conduite de la voiture, mais pour ignorance du code de la route, et nous avons connu des gens très intelligents qui ont été recalés pour ce motif. Ils avaient néanmoins pris la peine de potasser ce code de la route. Ils semblaient donc devoir réussir à un examen qui n'est pas destiné à trier un petit nombre de conducteur hors pair, destinés à conduire des bolides sur un circuit particulièrement dangereux, mais simplement à s'assurer que les candidats possèdent des qualités moyennes nécessaires à la conduite de voitures normales, sur des routes normales, dans des conditions normales, et à éliminer seulement les conducteurs qui, pour une raison ou une autre, constitueraient un danger public.

Ce but même est-il atteint. On peut répondre négativement, car il y a sur les routes un nombre considérable de conducteurs

maladroits ou imprudents et qui ont cependant satisfait à l'examen. Voilà donc un examen très sévère et qui ne parvient pas à éliminer les incapables, alors qu'il empêche de réussir des gens parfaitement qualifiés pour conduire un véhicule automobile.

C'est que la sévérité de l'examen est pour ainsi dire artificielle. L'examineur pousse au candidat des colles et le met en présence de situations qui ne se présentent pour ainsi dire jamais, comme la rencontre de quatre voitures à un croisement et autres points d'étiquette routière du même acabit. De plus, ces questions sont souvent posées d'une manière abstraite et le candidat ne comprend pas ce que l'examineur lui demande, d'autant qu'il est intimidé et que, très souvent, l'examineur est énervé et bourru. Le pauvre candidat perd la tête. On peut parfaitement avoir du sang-froid sur la route et s'affoler au cours de l'examen.

Mais, supposons un candidat qui a été reçu. Quelle garantie y a-t-il qu'une fois sur la route, il sera un bon conducteur. Combien, dès qu'ils ont en mains le permis de conduire se moquent du code de la route.

On a vu souvent des candidats qui, après avoir été reçus s'empressaient de commettre sous les yeux mêmes de l'examineur, quelque grave infraction aux règlements.

La sévérité de l'examen pour le permis de conduire ne constitue donc qu'une garantie purement illusoire et il n'y a que deux moyens de garantir la sécurité de la route : une police routière intelligemment faite, indulgente aux conducteurs de bonne volonté et sévère pour les chauffards et plus encore l'éducation de tous les usagers de la route par une intense propagande.

Passages à niveau

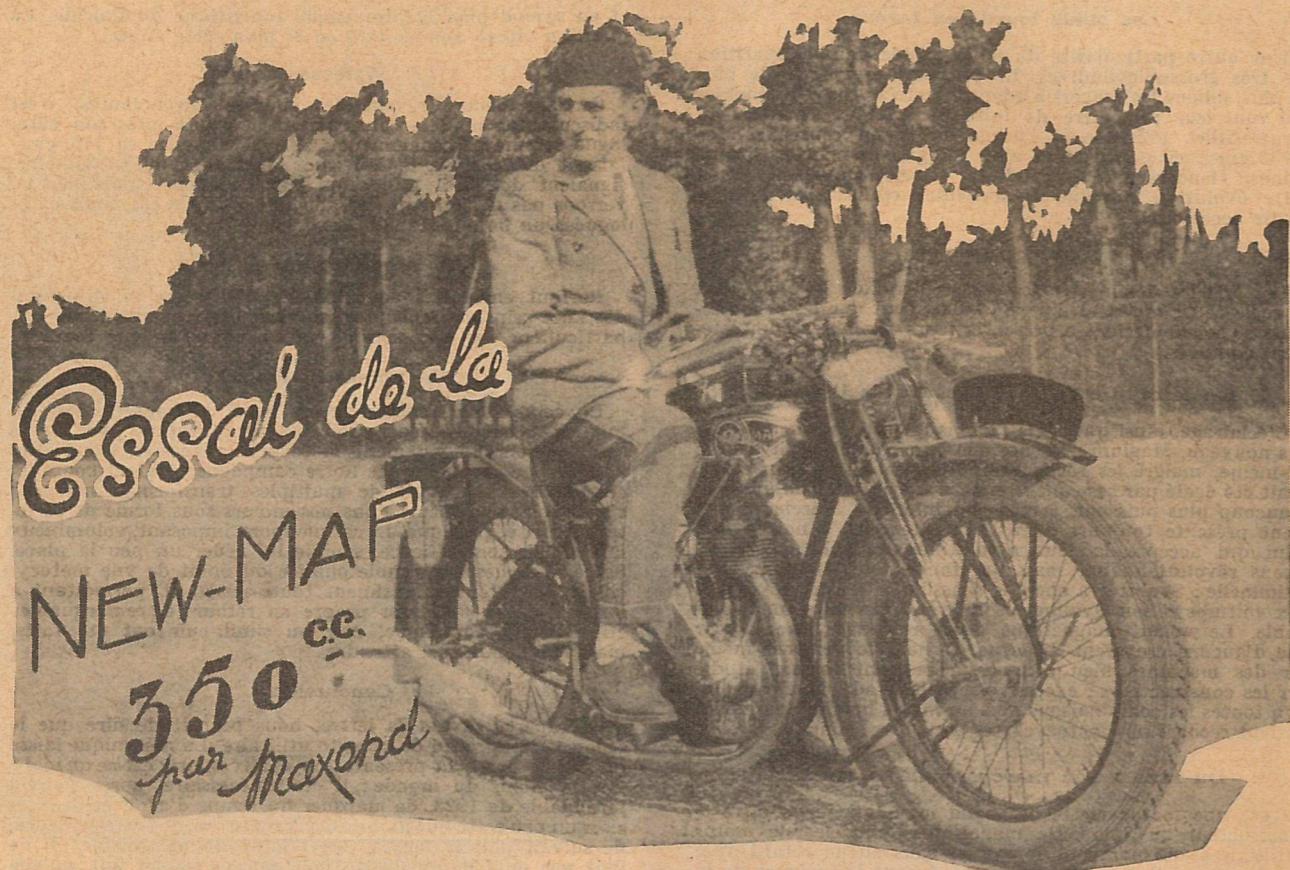
Il paraît que les passages à niveau gardés sont causes de beaucoup plus d'accidents que ceux qui ne le sont pas. Cela semble à première vue assez étrange et peut-être ne faut-il pas prendre les statistiques à la lettre. Il faudrait non pas connaître d'une manière absolue le nombre des accidents survenus, mais savoir quelle en est la proportion par rapport au nombre des véhicules et des trains traversant ces passages.

SOMMAIRE

N^o 293

Samedi 20 Octobre 1928

Par-ci, par-là	1087
Que voyons-nous au Salon 1928? par M. Adam	1088
Les modèles 1928 sur la route :	
La New-Map 350 cmc., par Maxend	1090
Les Clefs, par J. Mellier.	1093
Rétrospective : La motocyclette à ce jour, par H.-P. Borestroke.....	1095
La Page des Tris, par H.-P. Borestroke.....	1098
R. Sexé revient du Pôle.	1101
La Puissance d'un Moteur, par René Imbert.	1102
Dans nos Clubs : A l'U. M. F., par E. R...	1105
Un procès, par Jean Jacques	1108
Courrier de la Semaine.	1109
Consultations techniques.	1110



J'avais maintes fois remarqué que les amateurs ne passaient pas indifférents devant une New-Map, mais que cette moto, soit sur la route, soit au bord du trottoir attirait et retenait l'attention.

La New-Map, dans sa conception générale, a quelque chose de personnel qui, à première vue, est assez difficile à définir ; elle possède, en effet, tous les éléments du cadre classique, elle est sobre de lignes et de couleur et l'on ne voit pas bien, du premier coup, ce qui fait ce qu'on pourrait appeler sa distinction. Cette élégance réside certainement dans ses proportions générales qui sont indubitable-

ment harmonieuses et qui lui donnent tout en même temps cette allure légère et robuste, cette alliance de finesse et de puissance qui fait la beauté plastique d'un bel athlète bien racé.

Quoi qu'il en soit, je fus, comme tous, attiré par cette moto d'aspect si plaisant, je m'en confiai à M. Froty, l'agent général de la marque à Paris et stakiste des pièces de rechange et, grâce à son amabilité, je fus bientôt en possession d'une 350 cmc. New-Map, soupapes latérales. En voici les principales caractéristiques.

Le cadre et la fourche sont entièrement

brasées, la fourche comporte ses amortisseurs et est complétée par un frein de direction.

Le moteur est un J. A. P., 350 cmc., à soupapes latérales, la boîte une Burman 3 vitesses, chaîne-chaîne, l'un et l'autre assez avantageusement connus des motocyclistes pour qu'il soit nécessaire d'insister sur les qualités de ces deux organes.

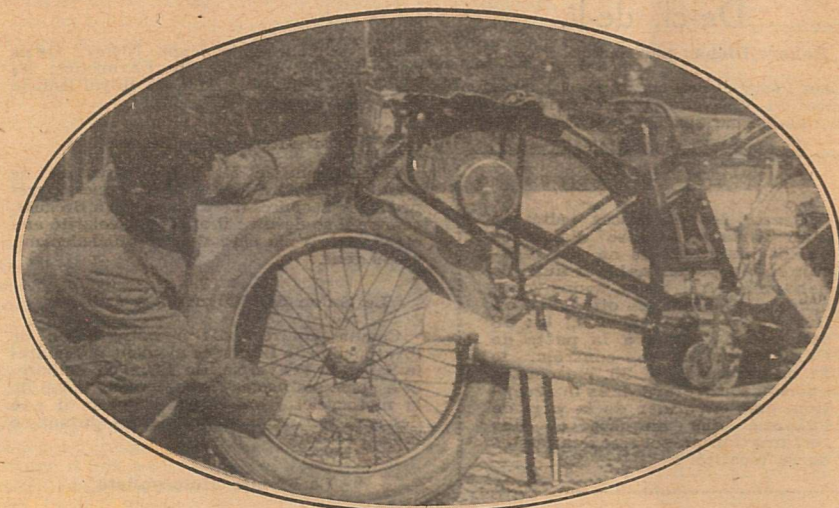
Les moyeux avant et arrière comportent naturellement leur tambour de frein ; ils sont, de plus à broche, amovibles et interchangeables et cette particularité ou, mieux, cet incontestable avantage, font que je reviendrai tout à l'heure sur ce point.

L'équipement se complète d'un réservoir d'essence de belle ligne et de bonne capacité et d'un réservoir d'huile séparé, assurant le graissage du moteur par l'intermédiaire d'une pompe à débit visible et réglable ; porte-bagages robuste, béquille avant, béquille arrière, douilles pour attaches de side-car, en un mot, machine très correctement équipée.

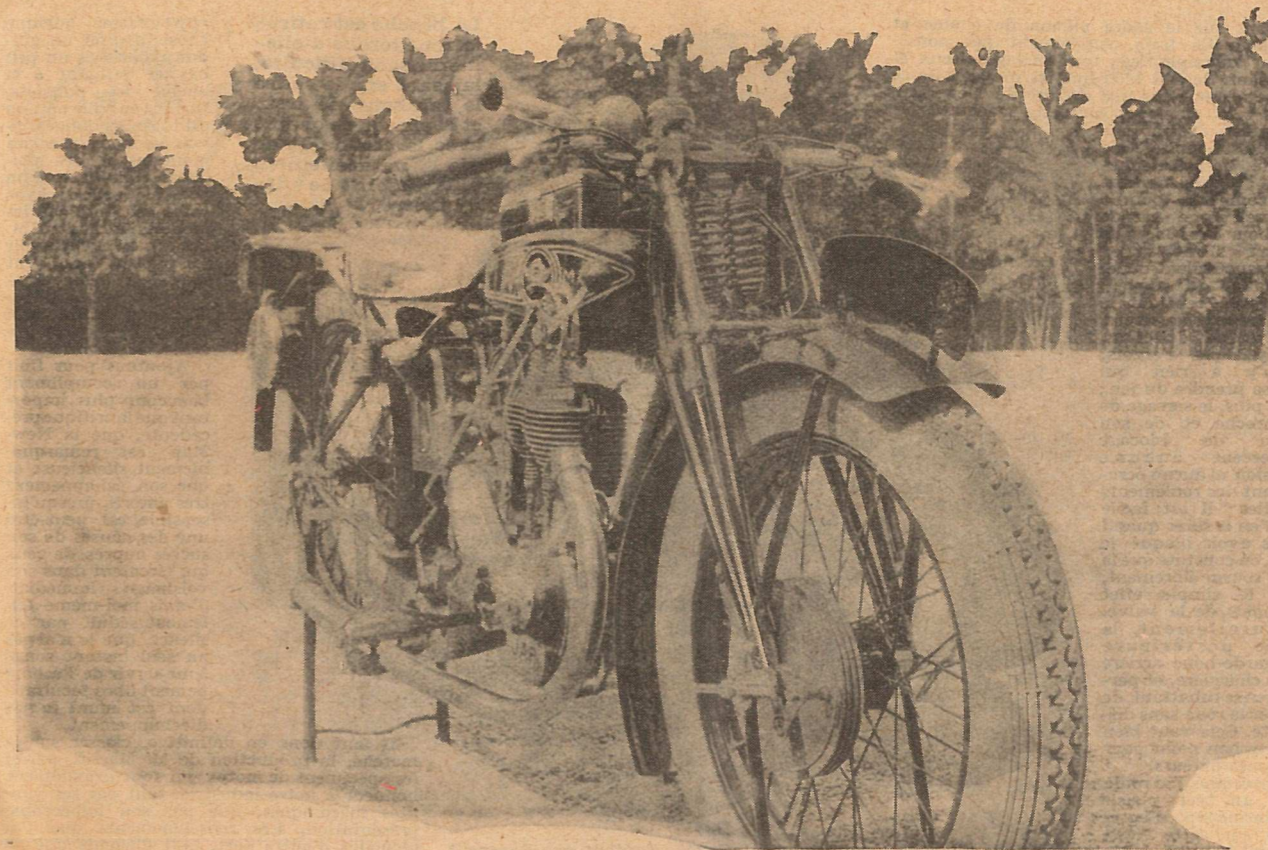
Son fini fait de la New-Map une des machines françaises les mieux présentées ; son émail et ses nickels sont impeccables et leur netteté, leur poli, leur brillant, leur qualité propre donnent une certitude de durée.

Il n'y a pas de faute de goût dans cette machine et c'est avec un réel plaisir et une tranquille assurance que je l'enfourchai. Le frein de direction, très légèrement serré, demeura dans cette position pendant toute la durée des quinze jours d'essai.

Mes premiers tours de roues me dirigèrent vers l'Alma, le Trocadéro et le Bois de Boulogne et je ne me sentis pas autrement anxieux, dans les rues encombrées, de circuler sur une machine dont j'ignorais tout, un quart d'heure auparavant. La New-Map est vraiment maniable et bien en main, elle est bien équilibrée et je n'ai pas constaté, dans les virages, cette sorte de flottement et de vibrations latérales de la roue avant, assez commune sur des 27 x 4 non gonflés. La machine marche bien droit, sans les mains,



Le garde-boue, dont la partie basse est montée sur charnière, se replie sur lui-même et laisse aisément passer la roue, bien que dans cet essai elle soit restée gonflée.



Une vraie machine de tourisme, la New-Map 350 cmc., n'a rien à envier aux plus belles productions anglaises ou étrangères.

même aux basses allures (environ de 25 à l'heure) et l'on vire, avec elle, en absolue confiance et très court. Je n'ai pas tenté d'acrobaties inutiles, mais le long service que je lui a fait faire en ville m'a supérieurement démontré sa stabilité. La seule surprise de début fut, pour moi, la position du frein au pied, sous le talon gauche, un peu désorientant quand on a l'habitude du frein en avant du marche-pied ; c'est une question d'éducation et je ne saurais, à l'usage, définir quel est le plus pratique, quoique peut-être en raison de la grande habitude, j'aurais une légère tendance à préférer le frein en avant, peut-être plus rapidement accessible ; je ne peux, outre cette objection, faire aucune critique au frein sous le talon, celui de la New-Map, ne m'ayant causé aucune désagréable surprise et n'ayant aucune action plus néfaste que le frein en avant, quand on a recours à lui.

J'ai donc effectué un sérieux kilométrage en ville, sans anicroches, pannes, ni avaries d'aucune sorte, la machine obéissant toujours parfaitement à la direction, comme à l'accélération, comme au freinage.

J'ai complété cet essai par deux parcours sur route à une semaine d'intervalle et pour le même itinéraire ; j'ai trouvé, à cinquinutes près, le même temps, et la même consommation.

Partant de l'intérieur de Paris, j'ai fait mon parcours habituel en direction de Gailon et retour dans Paris à un bon 53 et quelques de moyenne, avec une consommation d'essence de 2 litres 800 aux 100 kilomètres.

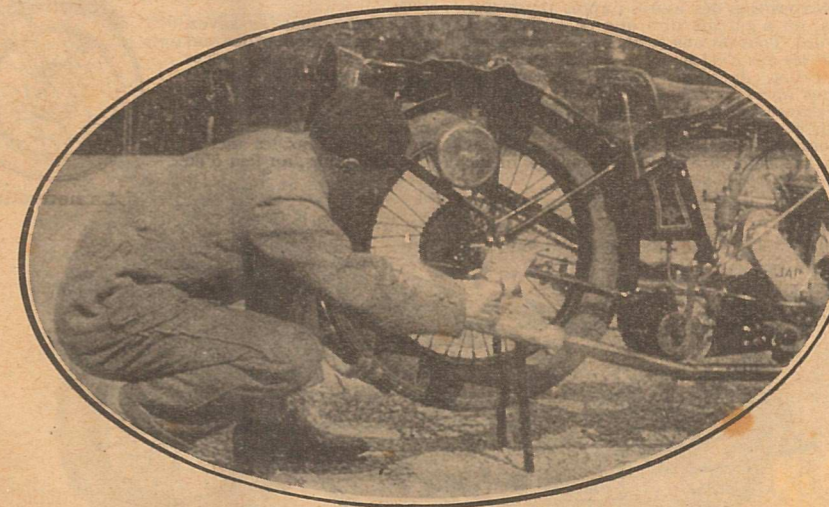
Le réglage de carburation devait être légèrement pauvre, car le moteur était trop sensible, aux basses allures et aux reprises, à la manette d'air que je ne pouvais ouvrir en grand qu'une fois bien lancé ; cette pauvreté de mélange était d'autant plus sensible que j'avais un moteur neuf qui se serait certainement mieux accommodé d'un réglage plus riche ; néanmoins Rolleboise à l'aller fut grimpée très largement en prise, et Flins au retour, fut terminée en prise également,

malgré l'obligation où je fus, dans un encombrement, de rétrograder en seconde. Cette troisième vitesse se garde du reste à de très basses allures et je la conservais normalement, au cours de mes essais dans Paris, même au moment des reprises ; ce n'est peut-être pas une manœuvre à recommander, surtout lorsqu'il est si aisé avec une Burman de débrayer et de déplacer le levier des vitesses.

Je regrette qu'une photo prise sous bois, dans un sentier tortueux, ait été malencontreusement doublée ; elle serait venue bien à point pour confirmer les qualités de souplesse et de maniabilité de la New-Map.

Je citais au début de cet article, avec promesse de rappel, les moyeux amovibles et interchangeables. Quoique n'ayant pas eu de crevaison, j'ai tenté plusieurs fois le démontage de la roue arrière ; il est rendu remarquablement aisé et propre. La moto étant sur la béquille, on dévisse l'écrou de blocage à papillon, on retire la broche du côté opposé et la roue tombe d'elle-même

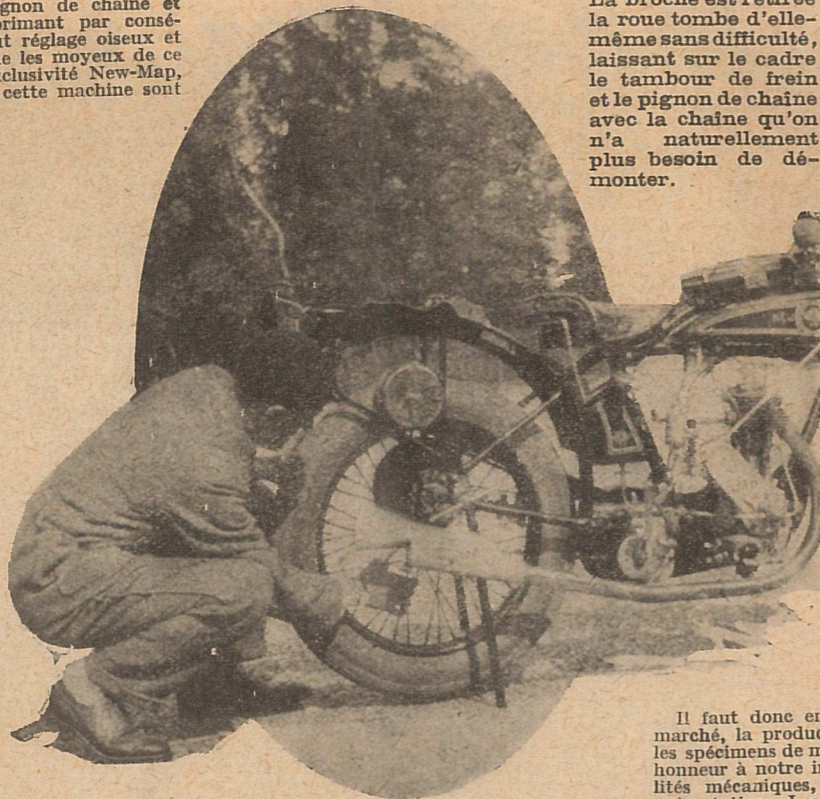
treusement doublée ; elle serait venue bien à point pour confirmer les qualités de souplesse et de maniabilité de la New-Map.



Le remontage s'opère avec la même aisance, puisqu'il n'y a eu aucun dérèglement. Cette photo représente le motocycliste renforçant la broche qui va orienter automatiquement la roue à sa position normale.

laissant sur le cadre pignon de chaîne et tambour de frein, supprimant par conséquent au remontage, tout réglage oiseux et salissant. Je sais bien que les moyeux de ce genre ne sont pas une exclusivité New-Map, mais ceux employés sur cette machine sont vraiment remarquables de simplicité et de sûreté de fonctionnement; l'entraînement ne comporte qu'une longue gorge sur le tambour dans laquelle vient s'encastrier l'enmanchement mâle, solidaire du moyeu, la broche centrante le tout automatiquement. Il n'y a pas de tétons, il n'y a pas d'ergots, il n'y a rien qui puisse prendre du jeu; bien plus, le serrage de la broche et de son écrou de blocage n'exercent aucune pression ni aucun écrasement des roulements à billes; il est facile de s'en assurer quand après avoir bloqué le tout, on constate que la roue tourne librement, sous le simple effet du poids de la valve. Naturellement, la partie postérieure du garde-boue arrière est à charnière, et permet, en se rabattant, de libérer la roue sans difficulté. Cela vaut bien un gros bon point pour les constructeurs.

En résumé, j'ai roulé avec un réel plaisir et beaucoup d'agrément sur cette New-Map qui est une excellente machine de ville et de tourisme. Sa vitesse maximum, avoisinant le 85 à l'heure, lui permet grâce à ses rapports de multiplication, grâce aussi à la puissance et à la nervosité de son J. A. P., d'être une sûre moto de grand tourisme à moyenne



La broche est retirée la roue tombe d'elle-même sans difficulté, laissant sur le cadre le tambour de frein et le pignon de chaîne avec la chaîne qu'on n'a naturellement plus besoin de démonter.

reprocher quelque chose, d'avoir un guidon à mon avis un peu bas et fatigant à la longue les poignets, surtout en ville où l'on est toujours obligé d'avoir les mains près des manettes et des poignées. Mais j'arrive un peu en retard avec cette critique, car les modèles 1929, dont M. Frotey m'a fait voir les photos, possèdent avec leur réservoir à cheval, une ligne beaucoup plus à mon goût, quant à la position du cavalier.

Ajoutons pour finir par un compliment beaucoup plus important que la critique précédente, que la New-Map est remarquablement silencieuse et que son échappement très amorti, presque insensible, est peut-être une des causes de son succès auprès de ceux qui circulent dans son voisinage immédiat. J'étais moi-même tellement séduit par ce silence, que je n'ai pas un seul instant songé à me servir de l'échappement libre facultatif dont est muni le pot d'échappement.

Il faut donc en définitive, classer sur le marché, la production de M. Martin, parmi les spécimens de motos qui font grandement honneur à notre industrie, tant par ses qualités mécaniques, que par son impeccable présentation. Les renseignements que j'ai recueillis d'autre part, tant d'agents que de particuliers, me permettent cette assertion qui n'est plus uniquement ainsi, le fait d'un engouement personnel et par conséquent discutable...

MAXEND.

suffisamment élevée, d'autant que l'on peut avec cette machine se considérer, hormis les crevaisons toujours possibles, à l'abri des petites pannes de détails qui sont les pires ennemies des moyennes intéressantes. Je lui reprocherai toutefois, puisqu'il faut bien

Autour du Salon

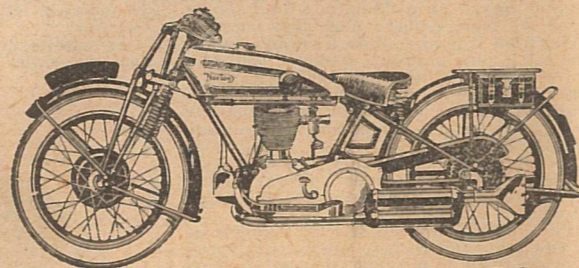
Eh! mais, la faute n'est pas à nous!

Cet Anglais mécontent nous écrit:

Très surpris avant-hier au Salon de ne pas voir l'exposition des motos; après renseignements, on a pu me dire que ce serait pour plus tard. Tous les ans je change de machine, et tous les ans c'est le Salon qui me guide sur mon choix. Je viens de me déplacer de Londres après avoir pu obtenir six jours de congés avec beaucoup de difficultés — pour revenir comme j'en étais parti, mais ce n'est pas tout, j'ai des amis dans le Midi qui sont venus me rejoindre à Paris pour le même

motif, et combien d'autres qui sont dans mon cas? tous les amateurs de province qui ne le savaient pas.

Comme vous le savez, nous nous fions tous sur *Moto Revue*; même sur vos derniers numéros, vous en l'aviez pas mentionné. Que va-t-il se produire, nous n'aurons pas été tentés et nous garderons les anciennes machines, au lieu d'en



La nouvelle Norton qui est présentée au Salon.

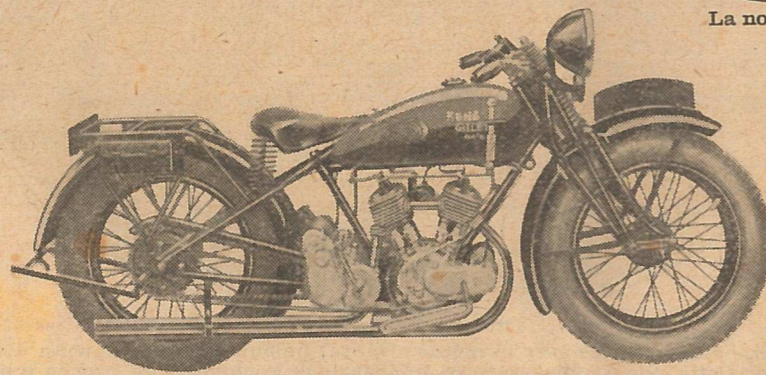
acheter des neuves, vu qu'il y en aura beaucoup qui ne reviendront pas dans quinze jours.

Je pense que l'année prochaine nous serons avisés par vos soins et en grosses lettres.

(Vouil Vouil!)

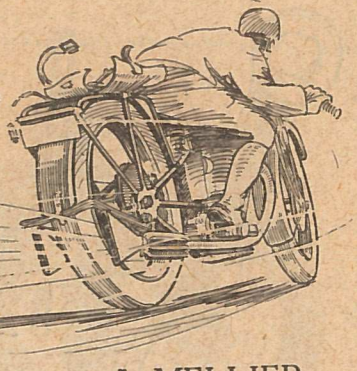
Est-ce Amac ou Amal...

Il y a un carburateur qui s'appelle Amac; c'est la Compagnie qui le fabrique qui s'appelle Amac. Et depuis quelques mois, les différentes Sociétés qui fabriquent les carburateurs Amac, Binks, Brown et Barlow s'étant fusionnées, c'est-à-dire amalgamés, ont décidé de s'appeler dorénavant les « Amal » — gamés, ou si vous préférez mieux: Amalgamated Carburettors Ltd.



La nouvelle 750 cmc. René Gillet sport du Salon.

Clefs anglaises



par J. MELLIER.

A-t-on un écrou à resserrer, on saute aussitôt sur la clé anglaise. Celle-ci, dont les mâchoires baillent, saisit mal l'écrou, dérape, écrase les angles de l'écrou, quand elle ne vous saute pas à la figure ou ne vous écorche pas la peau. Alors que la clé anglaise ne devrait être employée que comme moyen extrême lorsqu'aucune autre clé ne va sur les écrous, elle est le plus couramment employée. Nous ne parlons naturellement pas des massacreurs qui serrent les écrous à la pince à gaz. La clé anglaise n'est donc que le complément des clés à ouverture fixe.

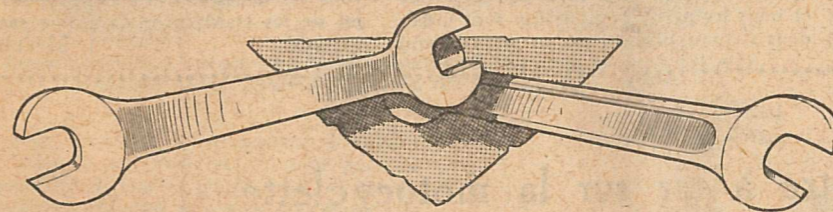
des cylindres par exemple. Le constructeur, dans ce cas, pourra procurer une clé spéciale. On peut souvent limer une clé ordinaire jusqu'à ce qu'elle aille. L'ouverture des clés est, en général oblique, ce qui facilite l'accès des écrous. Les clés à canon entourent complètement l'écrou. Elles permettent un serrage extrêmement énergique et conviennent par exemple pour les écrous d'axes de moyeux, les écrous de culasse, etc...

Les clés à tube doivent être de très bonne qualité, sinon elles s'ouvrent aux angles si on serre un peu fort. Les clés coudées permettent, pour une de leurs

et permettent de serrer des écrous peu accessibles. Elles doivent être très précises et coûtent cher, mais elles remplacent avec avantage les clés à tube ordinaire. Mais il faut les soigner, les graisser et les tenir dans leur trousse, ne pas les jeter pêle-mêle dans la trousse à outil. Elles comportent généralement une monture dans laquelle on peut adapter une série de canons correspondant aux diverses dimensions d'écrous.

On ne peut cependant supprimer complètement de la trousse la clé anglaise.

Si on examine certaines clés anglaises de mauvaise qualité, on constate que



Deux clefs plates, une droite et une inclinée.



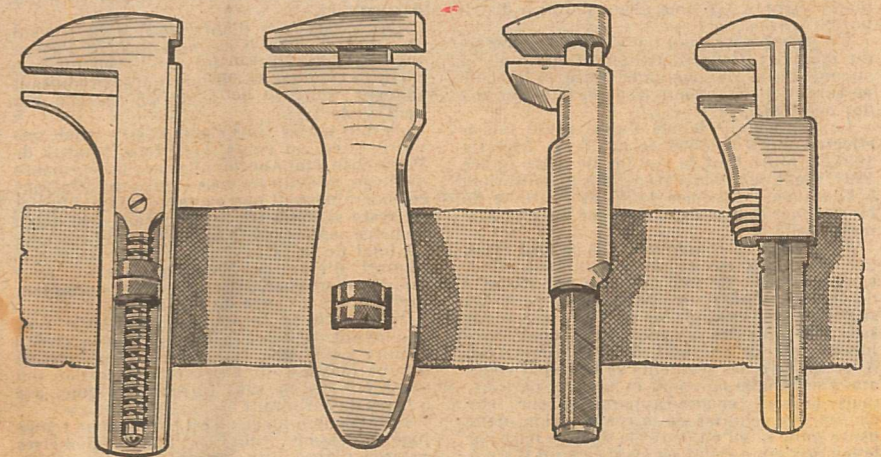
Une clef servant à régler les culbuteurs comporte deux lames pour l'écartement des tiges et le jeu à laisser.

Celles-ci peuvent être classées en trois grandes classes: clés plates, clés canons, clés à tubes. Un assortiment de clés aussi complet que possible est un véritable bienfait. Il ne faut, en matière d'outillage, acheter que ce qui est de toute première qualité. On se constitue patiemment un outillage de premier ordre.

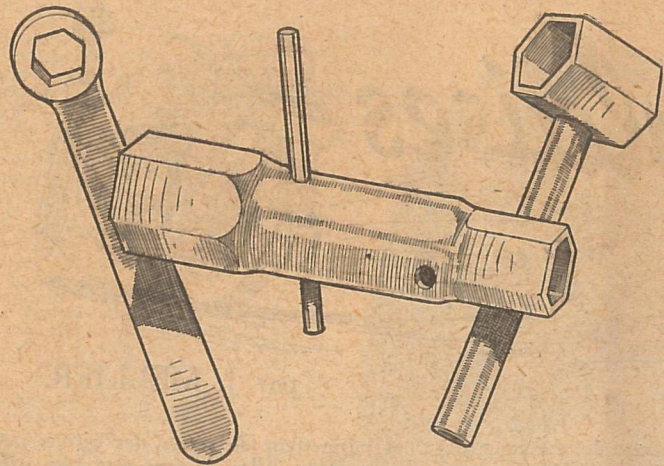
Les clés plates présentent, à chaque extrémité, une ouverture correspondant à une dimension d'écrou. Il vaut mieux acheter ces clés à l'unité que de s'encombrer d'une série de clés dont plusieurs ne serviront jamais. Mesurez avec un pied à coulisse les divers écrous les plus importants de la machine, ceux du moins qu'on peut atteindre avec une clé plate, et achetez les clés correspondantes. Ces clés sont épaisses ou minces. Chaque fois que cela est possible, prenez des clés épaisses; mais il y a des cas où les clés minces seules conviennent, pour le réglage des poussoirs par exemple. Il y a également des endroits où les clés de série ne vont pas, à l'embase

ouvertures, de se servir du tube comme levier. On vend également des clés à cliquet, qui sont extrêmement commodes

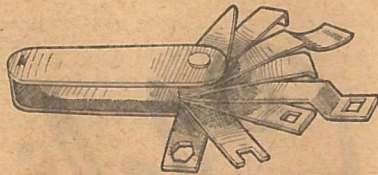
leurs mâchoires ne joignent plus, mais qu'elles baillent. Une clé comme celle-là est tout juste bonne à jeter à la ferraille



Différentes clefs dites anglaises diffèrent par le moyen employé pour le serrage de l'écrou.



Le jeu de clés de magnéto se compose d'une série de lames pour chaque écrou.



Parmi les clés qui enserrèrent complètement l'écrou, voici une clé plate, une clé à broche et une clé à tube.

Une clé anglaise dont la mâchoire mobile est supportée par une tige insuffisamment résistante, présentera toujours ce défaut. Notons d'ailleurs que la qualité de l'acier joue un rôle aussi important que le système de clé. Nous préférons personnellement les clés dont la mâchoire inférieure est mobile, à cause de l'appui solide qu'elles permettent de donner à cette mâchoire ; mais ces clés doivent être bien construites et l'engrenage bien taillé, de manière à ce que la clé, une fois réglée à la dimension de l'écrou, ne se desserre pas. Les clés plates sont naturellement plus commodes et, en général, plus solides. Nous avons également, dans notre outillage, une grosse clé anglaise achetée jadis aux stocks améri-

cains, pour la grosse somme de cinq francs. Il ne faut pas se servir d'une petite clé pour de gros écrous, car c'est à ce moment que les mâchoires, mal soutenues, risquent de s'ouvrir. Souvent aussi, dans ce cas, la clé n'est pas assez profonde pour porter sur toute la longueur des deux pans de l'écrou.

Ce qu'il ne faut jamais faire c'est, pour serrer un écrou à bloc, de frapper avec un marteau sur l'extrémité d'une clé anglaise. La meilleure des clés ne résistera pas à ce traitement. On fait de minuscules clés anglaises qui tiennent dans la poche du gilet ; elles sont très commodes pour les tout petits écrous et pour les petits boulons qui sont vissés dans l'aluminium, et qu'un serrage trop

énergique ferait immédiatement foirer. Il ne faut pas serrer trop brutalement un écrou, car le pas de vis pourrait céder ou le boulon couper. Il faut un certain doigté ! L'interposition d'un frein d'écrou, comme une rondelle Grover, est bien préférable à un serrage trop brutal.

Bien entendu, il faut certaines clés spéciales, comme les petites clés de magnéto. Il faut avoir non pas une, mais deux de ces clés spéciales si on veut régler aisément les vis platinées. On vend également des clés spéciales pour les bougies. Elles sont fort utiles, car elles permettent le serrage très énergique qui est nécessaire. Une clé anglaise qui dérape risque de briser la bougie et d'écarter les ailettes. Une clé à canon spéciale est également indispensable pour les bouchons de soupapes.

En somme ayez, pour tous les besoins courants des clés plates ou à tube et ne vous servez de la clé anglaise qu'in extremis. Ayez vos clés en ordre de manière à trouver rapidement la clé qui vous est nécessaire. Le mieux pour cela est de les transporter dans une sacoche spéciale. J. MELLIER.

UN ESSAI D'ACCESSOIRES

Le Filtre à air sur la motocyclette

par J. Enders

Voici, après un an d'essais scrupuleux et continus, les constatations que j'ai pu faire relatives à l'emploi de votre filtre à air Técalémit, type à feutre.

Ce filtre a été monté sur un carburateur Gurtner à huit manettes, alimentant un moteur Duten 175 cmc. deux temps à distribution mixte.

Un premier essai au banc, sous le contrôle du moulinet Renard, démontre qu'il n'y a aucune perte de puissance pure et aucune perturbation ni aucun freinage au moment des accélérations.

Le moteur sur lequel l'essai a été fait a effectué 4.000 kilomètres au T. T. français 1927, a roulé tout le restant de cette année 1927, vient de prendre part, sans pénalisation, à l'épreuve Paris-Nice 1928, et continue de fonctionner quotidiennement sur ma machine personnelle.

Je certifie, en conséquence de ce long essai, que le moteur est encore absolument intact tant au point de vue cylindre que du côté du piston, des roulements, etc. ; pour les segments, par exemple, on constate en roulant sans filtre que des segments neufs sont absolument blancs au bout de 200 kilomètres. Avec le filtre, les segments se trouvent rodés après semblable parcours et portent partout, mais laissent encore apparaître, sur leur champ, les veines de la rectification, donc usure nulle que l'on contrôle d'autre part par le jeu aux coupes des segments et qui n'a pas varié de 1/10 de millimètre au bout de 14.000 kilomètres parcours par ce moteur.

On constate la même bienfaisante action du filtre sur le carburateur, dont les boisseaux ne portent pas trace d'usure.

Sans pouvoir, toutefois, baser mes conclusions, il semblerait que votre filtre exercerait également une action heureuse sur la durée des bougies.

Des essais faits d'autre part dans le vent et contre le vent sont nettement à l'avantage de votre filtre, qui annule en quelque sorte les troubles de carburation se produisant souvent, sans filtre, lorsqu'on marche par vent violent.

Je dois même vous signaler, à ce sujet, que votre filtre, au cours de l'étape Nantua de Paris-Nice, étape accomplie dans la tourmente de neige, m'évita les gros ennuis qui gèrent considérablement mes camarades et qui furent du reste signalés par les journaux : le dépôt de neige aspirée par le carburateur et congelée au fond de la prise d'air, à tel point que la plupart d'entre les coureurs durent, pour pouvoir continuer, briser ces glaçons dans leur carburateur à coups de tournevis.

Passons à la consommation d'huile : en employant le filtre à air, je suis arrivé à réduire à 225 cmc. par 5 litres la proportion d'huile mélangée à l'essence, proportion qui avait été établie sans filtre à 350 cmc. par 5 litres de carburant.

Côté décalaminage : il est sur un deux temps jugé nécessaire tous les 2.500 kilomètres environ ; avec filtre, après plusieurs vérifications (quatre, soit 8.000 kilomètres), les premières légères traces d'encrassement

apparaissent, ce qui prouve bien que ce que l'on appelle calamine est un agglomérat de sable, de poussière plutôt qu'une simple carbonisation d'huile. Au reste, le carbone que j'ai trouvé au bout des 8.000 kilomètres précités n'a pas cet aspect vitrifié de la calamine, mais ressemble davantage à une sorte de suie qui s'enlève sans difficulté.

J'ai eu la curiosité, comme conclusion, de totaliser les économies réalisées sur un an, grâce à l'emploi de votre filtre, économies portant sur la moindre consommation d'huile, sur les moins fréquents décalaminages, sur la non utilité de remplacement des segments, et j'ai trouvé un avantage pouvant se chiffrer globalement à environ 320 francs.

Je n'ai pas fait entrer dans ce calcul les économies auxiliaires, mais non négligeables, résultant du manque de perte de puissance, ni les réalésages, remplacements d'axes de pistons, des roulements, etc., bref, de toutes pièces en mouvement qui s'accroissent fort mal de fonctionner dans une continue atmosphère de poussière qui est le premier facteur d'usure des moteurs.

Un avenir prochain consacrerai, j'en suis sûr, la nécessité du filtre à air au même titre qu'on admet désormais comme indispensable l'éclairage, voire le démarrage, sans oublier votre si pratique système de graissage sous pression.

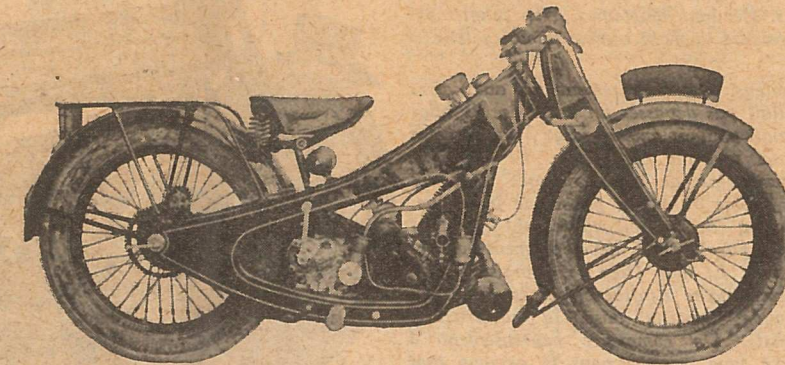
Heureux d'avoir pu, de ce long essai désintéressé, tirer conclusions tout à l'avantage de votre filtre...

ENDERS JACK,
Ingénieur des moteurs Duten,

EXAMEN DE CONSCIENCE

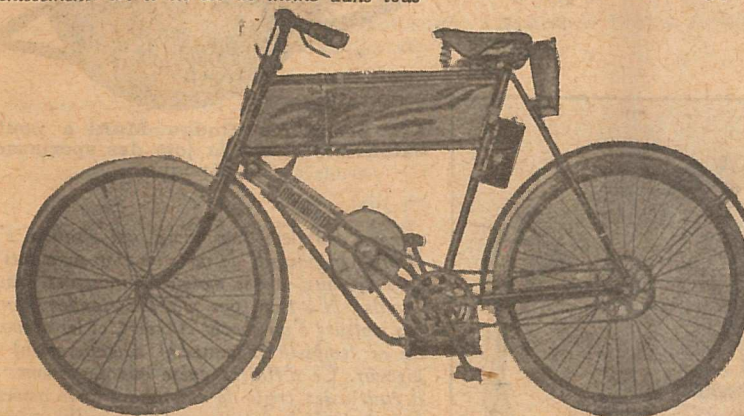
La Motocyclette en 1928

par H.-P. Borestroke



La Durandal est le type de la moto à cadre en tôle emboutie.

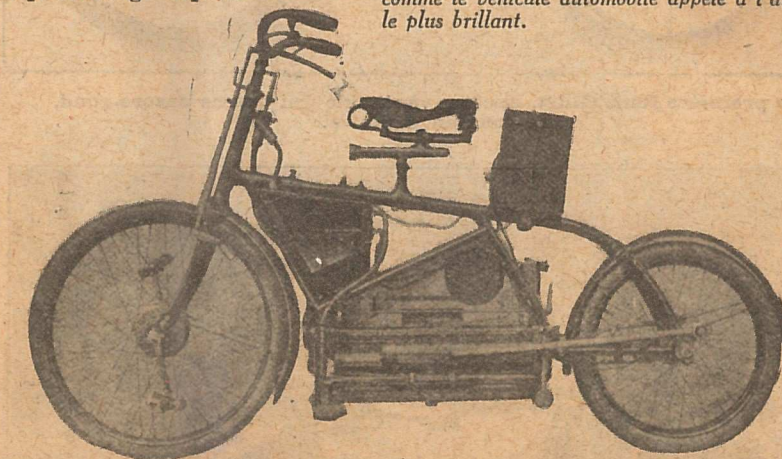
Nous signalions récemment que les ventes de bicyclettes en France marquaient un très net réchissement. Et il en est de même dans tous



Sans hésitation : c'est une P. M. Panther !.. eh bien non... c'est une Humber 1902, mais la ligne a un peu changé depuis.

les pays du monde entier. Comme le nombre des véhicules en circulation va sans cesse en augmentant, il faut en conclure que, là encore, le moteur se substitue de plus en plus au muscle.

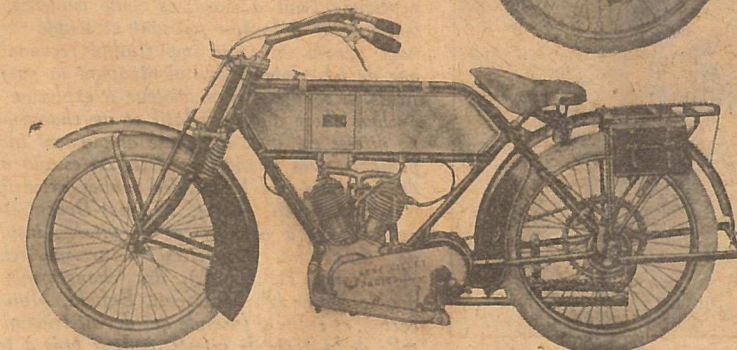
C'est la conséquence du mouvement qui a débuté, à la fin du XVIII^e siècle, par l'apparition de la machine à vapeur et particulièrement du premier moteur pratique : l'admirable machine de Watt. Dans ce développement continu de la locomotion mécanique, la motocyclette joue un rôle de premier plan. L'auto ne peut remplacer la bicyclette. Tout d'abord, son prix est beaucoup plus élevé. La moindre automobile coûte 30 ou 40 fois le prix d'une bicyclette. Le budget d'entretien est



La Holdak, une vieille 4 cylindres dont les bielles attaquent directement la roue arrière.

Pourquoi y a-t-il plus d'autos que de motos

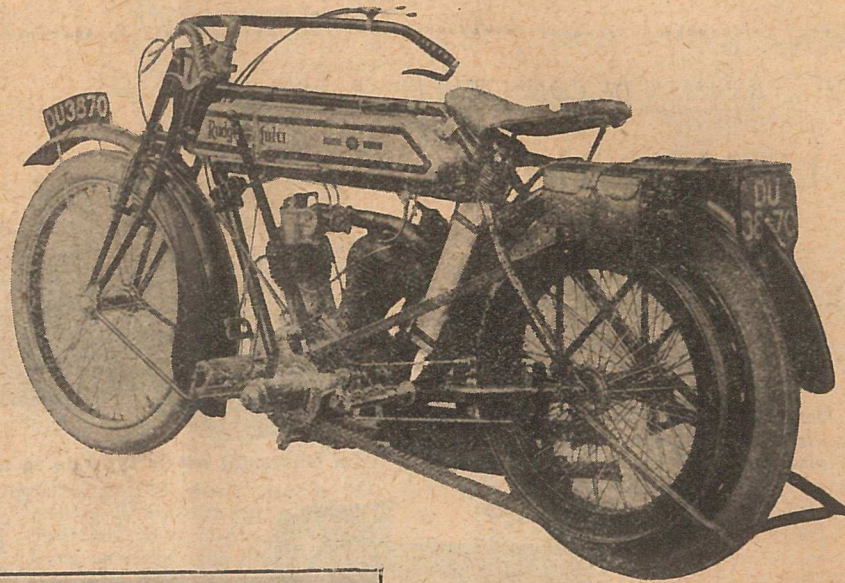
Une objection, pourtant, se présente immédiatement à l'esprit : c'est que, partout, même en Angleterre, il y a plus de voitures que de motos. Quelles sont les raisons de cette apparente supériorité ? L'auto doit cette avance à ce que le développement de la moto a été pendant longtemps en retard sur celui de l'automobile. Certes, la moto a fait son apparition presque en même temps que l'auto, même avant, si



RENE GILLET. — Ce modèle a subi peu de modifications avant de devenir la moto utilitaire actuelle, ce qui prouve que lorsqu'une formule est bonne, c'est pour longtemps.

on considère comme une moto l'étrange machine à deux roues sur laquelle Daimler essaya son premier monocylindre. Mais des erreurs ont été commises. Pendant longtemps, trop longtemps, on a considéré la moto comme une bicyclette à moteur.

Le moteur, c'était purement un auxiliaire. Il ne fallait pas dépasser un poids de 30 kilos et on devait pouvoir amener jusqu'à la première station la machine défaillante. Et que dire de la limitation de poids imposée pour les courses. Phobie du poids, phobie de la panne, hallucination de la bicyclette ont pendant longtemps paralysé le développement de la motocyclette. Et mon Dieu ! reconnaissons que maintenant encore l'influence de la bicyclette se retrouve toujours dans la construction motocycliste. On commence heureusement à secouer ce joug, comme nous le verrons tout à l'heure. Mais la moto, durant pas mal d'années, a été en retard sur l'auto et elle était sale, peu maniable et parfois dangereuse. Aussi, la regardait-on avec méfiance et considérait-on



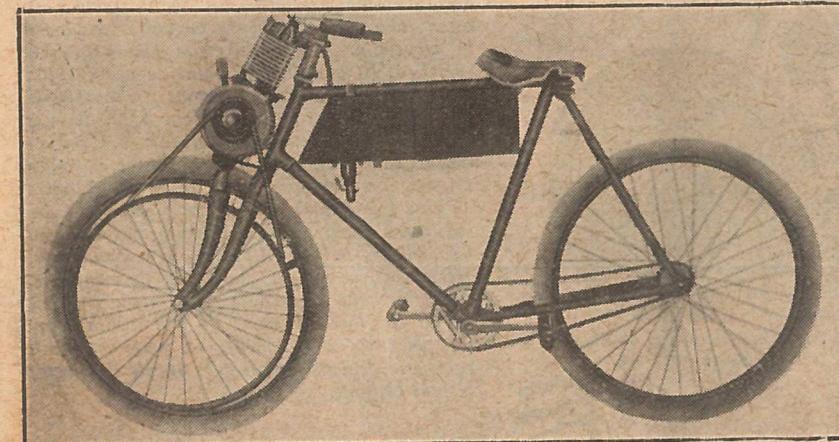
Les premières Rudge Multi à poulie extensible firent la joie des sportsmen de l'époque.

comme des demi-fous ceux qui osaient s'en servir. On passait, de moteurs trop puissants et trop brutaux, à des moteurs minuscules, insuffisants. N'a-t-on pas vu des tandems avec des moteurs d'un cheval et quart, et les chevaux de ce temps-là manquaient singulièrement de vigueur. Ce n'étaient guère que des ânon. Et il était assez triste de voir une grande association de tourisme encourager de pareilles erreurs. Pendant ce temps-là, sans atteindre le rendement et la commodité d'emploi des voitures modernes, les autos étaient cependant capables d'assurer des loyaux services. Les gens qui avaient assez d'argent pour cela achetaient donc des voitures, ceux qui ne le pouvaient pas restaient fidèles à la bicyclette et ne s'aventuraient que rarement à acheter une moto.

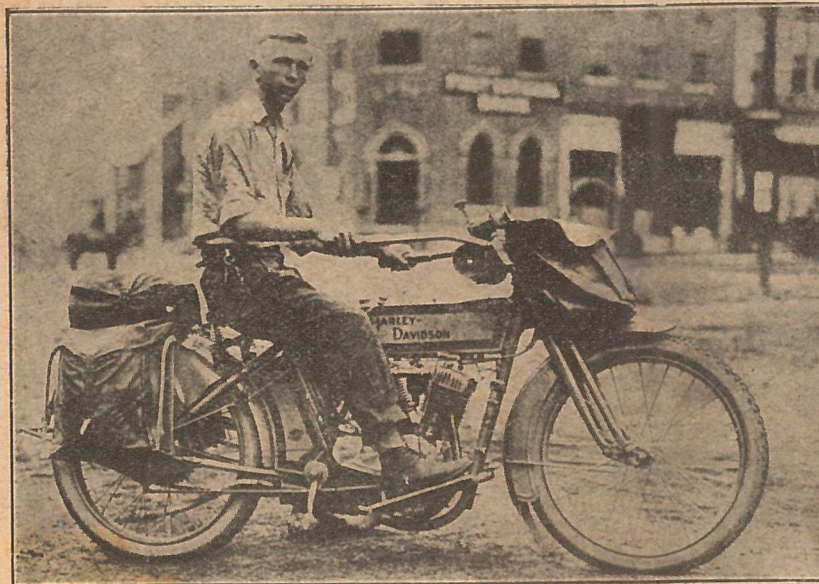
Les effets de cette situation initiale se sont fait sentir pendant longtemps. La moto a eu à remonter un courant. Elle le fait rapidement maintenant et nous gageons que dans quelques années, il y aura plus de motos en service que d'autos.

Les perfectionnements des dernières années

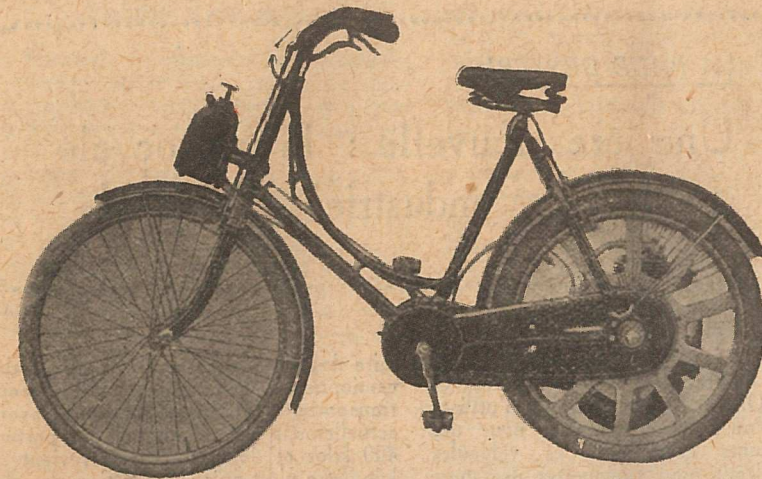
Qu'a-t-il fallu pour que la moto devienne pratique ? Tout d'abord, de toute évidence, un bon moteur à la fois puissant et souple — et nous devons en toute impartialité reconnaître que de tels moteurs existaient avant la guerre. Mais la souplesse d'un moteur à explosion est quelque chose d'assez relatif et un changement de vitesse est, avec lui, chose absolument indispensable. Dès avant la guerre, on essaya bien des systèmes. Ce furent des poulies extensibles (Grada, Multi, Terrot, Magnat-Debon, etc.), des moyeux à changement de vitesse, inspirés de ceux des bicyclettes (Sturmey-Archer, Armstrong, B. S. A.), des changements à double chaîne (P. M., Scott, Enfield, Motosacoche), et enfin la formule qui devait triompher, celle de la boîte de vitesse, à deux puis à trois vitesses (B. S. A., Indian, etc.). Les machines étaient devenues trop lourdes pour qu'on puisse



La première René Gillet, ancêtre vénérable qui tourne encore rond, ne vous en déplaît.



C'est une Harley d'avant-guerre qui est montée ici par Clarence Chamberlin, le héros de l'Atlantique sur le fameux Miss-Columbia



Un nom connu et une formule inattendue : la Singer 1903 à moteur dans la roue arrière.

Un des gros événements de l'après-guerre a été le développement du deux temps. Nous n'avons pas à rentrer ici dans les controverses passionnées qu'a soulevées les deux temps. Certains deux temps d'après-guerre, établis trop hâtivement et mal construits, ont donné naissance à des préjugés. Mais à côté d'eux, il y a d'excellents moteurs de ce type qui justifient l'enthousiasme des amis du deux temps.

Il y a, en tout cas, un point sur lequel les deux temps, sous la forme classique du trois lumières à carter pompe, possède l'avantage sur le quatre temps : c'est qu'il coûte meilleur marché à établir. Nous devons une grosse dette de reconnaissance au deux temps, pour l'essor qu'il a donné à la motocyclette. En permettant l'établissement de bonnes machines à un prix moins élevé, il a attiré à la moto une énorme clientèle.

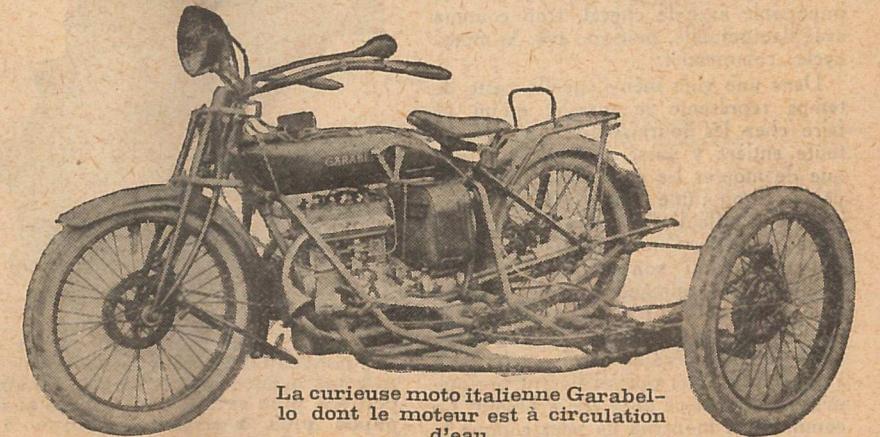
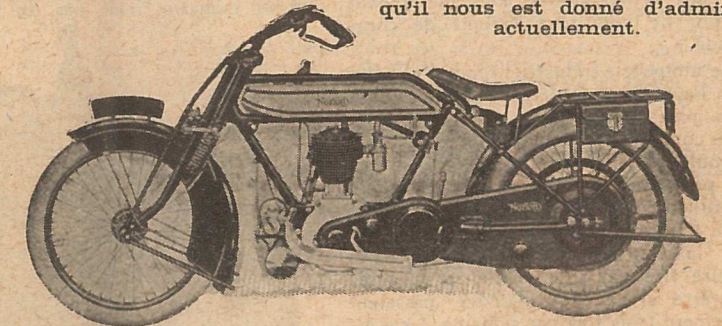
(A suivre.)

Une Norton à soupapes latérales ! voilà qui diffère de la superbe machine qu'il nous est donné d'admirer actuellement.

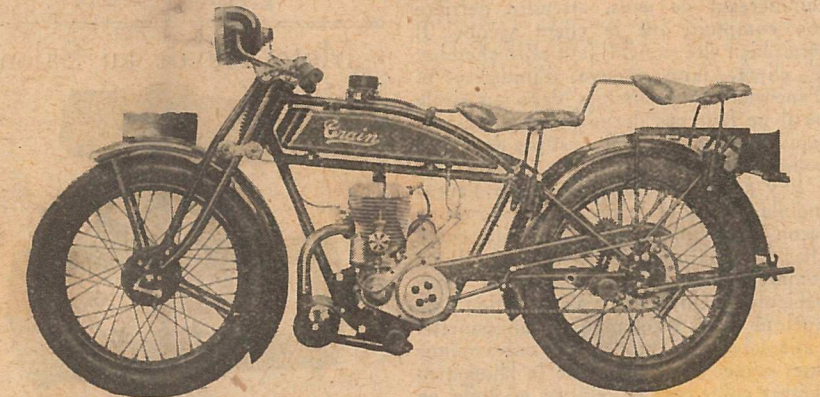
les mettre en marche en les poussant ou en pédalant. L'embrayage devint indispensable. Les pédales servirent au lancement, puis Scott, croyons-nous, créa le premier kick starter.

Bien que la courroie fut utilisée dans de meilleures conditions, elle devint insuffisante. Les chaînes étaient devenues plus résistantes et elles ont fini par supplanter la courroie. Il est assez curieux que le cardan et le 4 cylindres lancés par F. N. n'inspirèrent pas plus d'imitateurs. En France et sur le continent la cylindrée de 350 dominait, en Angleterre, c'était la 500, en Amérique la 1.000 à deux cylindres. On sait les prodigieux services que rendit la moto pendant la guerre, soit en solo, soit attelée à un sidecar, et cette démonstration a déclenché la vogue de la moto d'autant que la liquidation des stocks a mis sur le marché, à des prix très avantageux, un grand nombre de machines. Celles-ci, bien qu'inférieures aux machines actuelles, ont initié un grand nombre de personnes à la moto, et certaines roulent encore.

Dès 1919, le Salon permit de constater l'intérêt pris à la motocyclette par un grand nombre de constructeurs ; il arriva, dans plus d'un cas, que des industriels utilisèrent pour la construction de motocyclettes le matériel que l'arrêt des fabricants de guerre laissait libre. Il y eut des tentatives hardies, souvent prématurées, et qui échouèrent. Il est dangereux de vouloir innover, et ces échecs justifient la prudence dont on a fait preuve depuis. Quand on réclame à cor et à cri des modifications profondes, même si elles semblent indispensables, il ne faut pas perdre de vue que la clientèle redoute la nouveauté. Il y a des considérations industrielles et commerciales dont le constructeur doit tenir le plus grand compte s'il ne veut pas que ses entreprises tombent en déconfiture. Un nouveau type de machine nécessite parfois des années de mise au point. Qu'est-il advenu, par exemple, de la multitude de suspensions arrière qu'on voyait en 1919 ? C'est seulement en 1928 que la question est reprise et semble devoir aboutir. On s'est heurté surtout, jusqu'à présent, au prix de revient. Assurément, d'un point de vue purement technique, c'est dommage, car c'est un obstacle au progrès ; mais à d'autres égards, la lutte des prix a mis la motocyclette à la portée d'un grand nombre de personnes et a assuré sa popularité.



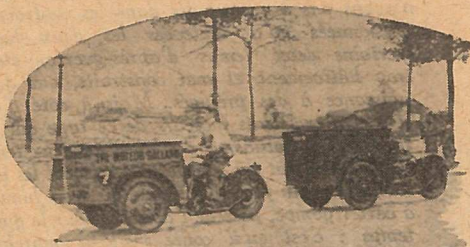
La curieuse moto italienne Garabello dont le moteur est à circulation d'eau.



Une moto moderne, équipée en tand-sad, simple, robuste, confortable.

LA PAGE DES TRIS

Une ère nouvelle : le motorcycle industriel



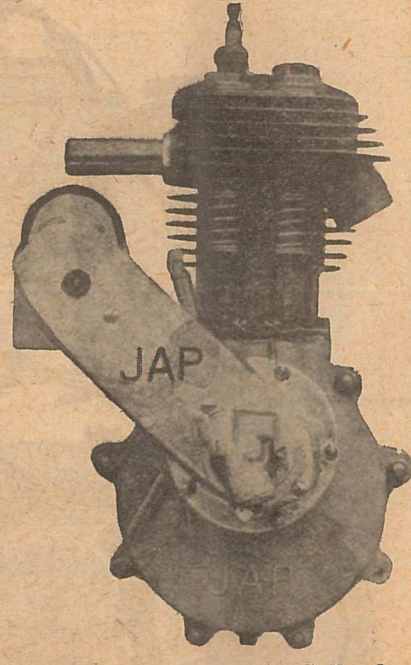
Le succès de notre Championnat du Motorcycle Industriel a dépassé toutes nos espérances. Nous n'avions douté un seul instant que les concurrents fussent capables de triompher, mais le grand public a, lui aussi, compris la portée de cette épreuve. Nous sommes persuadés que nos constructeurs vont maintenant remplir de nombreux carnets de commande.

Le motorcycle industriel répond en effet à un besoin, non seulement dans les villes, mais plus encore dans les campagnes. Dans combien de petits villages le boucher, le boulanger, l'épicier ne passent qu'une fois par semaine. Malheur à la ménagère imprudente qui aura oublié quelque chose. Il lui faudra attendre la semaine suivante que le fournisseur revienne avec sa voiture tiré par une vieille rosse. Quel bien-être si les fournisseurs passaient seulement trois fois par semaine. Cela est impossible avec le cheval, trop coûteux avec l'automobile, pratique avec le motorcycle commercial.

Dans une ville même, quelle perte de temps représente le marché qu'on va faire chez les fournisseurs. La matinée toute entière y passe. Et quelle fatigue que de monter les étages avec un lourd panier. Si on a une domestique, ne serait-il pas plus utile d'utiliser son temps d'une autre manière. Quelle commodité si le commerçant ou son commis pouvait, en livrant la commande du jour, prendre celle du lendemain ? Il est regrettable que le téléphone soit si peu employé chez nous. La ménagère américaine téléphone à ses fournisseurs qui lui livrent presque immédiatement ce dont elle a besoin. Le commerçant moderne ne peut, comme le commerçant de jadis, attendre, derrière son comptoir, que le client vienne. Il serait bien vite ruiné. Il faut aller chercher le client, faire preuve d'initiative et d'énergie. Nous sommes dans un siècle où il ne faut pas dormir. Sans livraisons rapides et fréquentes il n'est pas de succès commercial possible.

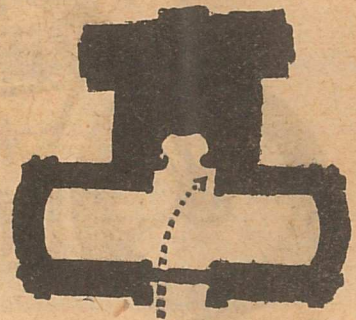
Il y a bien l'automobile, mais l'automobile ne résout le problème que d'une façon très limitée. L'automobile coûte cher. Et ceux qui, ne disposant que d'une somme insuffisante pour l'achat d'un véhicule neuf, font l'acquisition de quelque vieux tacot mué en camionnette, s'aperçoivent bientôt qu'ils ont commis une grave erreur, et que le kilomètre-voiture coûte cher en essence, en huile, en pneus, en réparations, en assurances. Si la voiture ne transporte pas sa charge

complète, il en résulte une augmentation de prix de transport à la tonne kilométrique. On sera donc amené à n'utiliser camion ou camionnette que pour des chargements complets. Ces véhicules conviendront pour transporter des marchandises entre une gare et un entrepôt, ou un magasin, mais pas du tout pour



Le nouveau JAP pour tri Galland : Ailettes beaucoup plus larges, échappement plus grand, ressorts de soupapes plus résistants, pompe de graissage central.

Moto Revue au Salon



Balcon du Rez de Chaussée. Stand n° 10 (derrière l'Echo des Sports et l'Illustration)

faire des livraisons à domicile. Il y a des camionnettes qui sont établies pour transporter 500 kilos. Or nous avons actuellement des trimoteurs qui portent 400 kilos et dont le prix de revient au kilomètre n'est guère que le tiers de celui d'une camionnette de 500 kilos (non seulement en essence et en huile, mais en impôts, en assurances, en pneus, en amortissement du capital, etc...). Et qu'on ne croit pas que ces trimoteurs soient surchargés. Cette charge de 400 kilos est parfaitement normale pour eux et ils la transportent à une plus grande vitesse que la camionnette. Il semble donc actuellement que les camionnettes n'aient leur raison d'être pour des charges complètes d'une tonne au moins.

Tous les trimoteurs ne transportent pas 400 kilos, mais ceux dont la charge est de 250 kilos, par exemple, coûtent moins cher d'achat et d'entretien en sorte que l'économie reste à peu près la même et que quatre trimoteurs portant chacun 250 kilos ne reviennent pas plus cher qu'une camionnette transportant 250 kilos.

L'armée elle-même, au moins ceux de ses chefs qui ont conscience des nécessités d'une armée moderne, se rend compte qu'à côté des voitures automobiles il faut des véhicules plus légers, plus maniables, plus économiques, plus mobiles et qui sont comme le dernier échelon des transports militaires. Il faut une série de ramifications qui pénètrent partout, jusqu'aux plus petites unités. C'est une tâche que peut seul accomplir le motorcycle.

Est-il utile de faire ici le procès du triporteur à pédales ? Le triporteur à pédales ne transporte qu'une charge extrêmement réduite, à une vitesse très faible, en sorte que, malgré les apparences, il est en réalité plus onéreux qu'un motorcycle. Et quel spectacle que de voir le malheureux livreur debout sur ses pédales, s'arc-boutant pour faire progresser ce véritable rocher de Sisyphe. C'est un bel exemple de gaspillage d'énergie. Le triporteur est un instrument d'un autre âge et un condamné à mort.

Quant au cheval, il constitue le mode de transport le plus coûteux qui soit. On a maintes fois prouvé qu'il était plus onéreux que l'automobile, et comme celle-ci est encore beaucoup moins économique que le trimoteur il est facile de conclure.

Nous considérons donc, à juste titre, le motorcycle comme le mode de transport le plus économique pour toutes les charges inférieures à une tonne.

Facilité d'entretien

Beaucoup de commerçants achèteraient volontiers un véhicule aussi économique et qui leur permettrait de donner à leurs affaires une nouvelle extension, mais une peur les retient : l'entretien d'un véhicule à moteur. Ils ont la phobie de la panne. Ils s'imaginent qu'il leur sera impossible de confier ces machines à leurs commis et qu'ils devront embaucher, pour les conduire, des mécaniciens professionnels. C'est une erreur complète. Tout d'abord le motorcycle actuel marche avec autant de régularité que la meilleure voiture. Les

réparations et les revisions sont aussi rares et incomparablement moins coûteuses. Beaucoup même, grâce à l'accessibilité et à la simplicité plus grandes peuvent être effectuées par le conducteur lui-même.

Le personnel d'ailleurs est bien facile à trouver, et celui dont on dispose sera bien vite au courant. La génération actuelle est passionnée de mécanique. Elle a horreur des chevaux et encore plus des soins qu'ils réclament ; inconsciemment elle les malmène et les surmène. Au contraire elle aime les moteurs, elle en rêve. Quel est le jeune homme pour

qui la possession d'une moto ne soit le comble du bonheur ? Quand on lui confie un véhicule mécanique, il en est tout fier et il ne néglige rien pour se montrer bon mécanicien et bon conducteur. Si, reprenant une idée depuis bien longtemps adoptée par les chemins de fer, on accorde des primes d'entretien, on obtiendra un service impeccable et une extrême économie. Les motorcycles doivent être pour cela munis d'un compteur kilométrique, et il faut tenir une comptabilité spéciale qui permette de se rendre un compte exact des frais d'exploitation.

H. P. BORESTROKE.

Échos du Championnat

et vous verrez alors que son équipe n'est ni aveugle ni paralytique.

MARCEL SCHUBLER.
Président du M. C. de Versailles.

Oh ! les jaloux !

Certains jaloux ont fait remarquer, dans différents organes, que le Championnat des Trimoteurs avait pu être facile. Or, de l'avis de tous les connaisseurs, la qualité était des plus difficiles. Nous sommes même étonnés que certains trimoteurs aient pu, ainsi que le Galland, le Villard, transporter une charge totale de 700 kilos, sans avoir aucun serrage du moteur. Des 22 véhicules engagés, aucun ne s'est plaint de cet inconvénient, alors que certains étaient manifestement neufs. Nous nous en voudrions de ne pas signaler que la Compagnie du Mixtrol avait à cette occasion,

attribué à chaque partant un bidon de son huile spéciale.

Un J. A. P. en panne

Lui aussi, Foulle, a manqué d'habitude de la route ; ça le contraria un peu, mais tant pis, car la prochaine, il nous prouvera qu'un as de Paris est un as tout court. Imaginez-vous que dans les virages à pourcentage accentués de Fleury-sur-Andelle, Foulle fouillait furieusement sa première vitesse et avait son pied sur le débrayage : voyez d'ici frottement et chaleur = incendie de ses disques, et voilà comme quoi un excellent conducteur de Paris fut contraint d'abandonner pour une erreur de débutant ; notre critique ne peut le contrarier, car il est nécessaire d'expliquer un tel abandon avec l'un des meilleurs moteurs mondiaux actuels.

UNE QUESTION ANGOISSANTE

Les passages à niveau

Voici l'ordre de service n° 12 sur les passages à niveaux, article 63, en vigueur actuellement à la Compagnie des Chemins de fer du Midi : Dispositions particulières au passage des machines vélocipédiques... ou à moteur

Les règles à appliquer lorsque des machines vélocipédiques sans moteur se présentent à un passage à niveau dont les barrières sont fermées sont les suivantes :

Lorsqu'une machine vélocipédique est isolée, les gardes-barrières doivent inviter le conducteur à la faire passer par les portillons toutes les fois que ce passage peut s'opérer sans difficulté.

Dans ce cas, le conducteur de la machine vélocipédique, assimilé à tous autres piétons, ouvre lui-même les portillons à ses risques et périls.

Finissons-en

Nous recevons perpétuellement des demandes sur les droits des motocyclistes au passage à niveau. Nous avons, l'an dernier, consacré plusieurs articles à ce sujet, et nous ne pouvons revenir perpétuellement sur des questions déjà comprises par la majorité des motocyclistes, et encombrer nos colonnes par des questions d'ordre administratif maintes fois tranchées : voici un exemple des lettres quotidiennes que nous recevons :

J'accomplis actuellement une période de 21 jours au Camp de Valbonne (Ain) et vous serez reconnaissant de bien vouloir me donner le renseignement suivant : Date de la Circulaire Ministérielle accordant le droit de passage aux motocyclistes par la grande barrière aux passages à niveau. Ceci pour compléter une réclamation que je veux faire contre le préposé à l'ouverture de la barrière du passage à niveau du Camp de Valbonne qui, l'autre soir, alors que je rentrais au Camp en motorcycle, m'a refusé formellement le passage et avec injures à l'appui ; il m'a fallu passer par les portillons

très étroits, bon gré mal gré, et ce au prix des plus grandes difficultés.

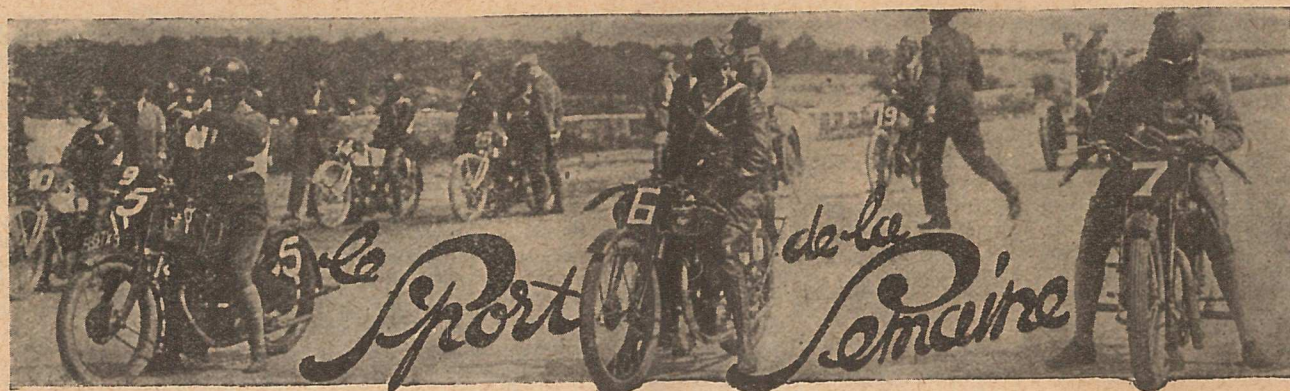
Rappelons à nos lecteurs qu'ils trouveront dans *Moto Revue* de juin et juillet 1927, toutes les indications à ce sujet : A l'heure actuelle, les Compagnies de chemins de fer, transforment les portillons de passage à niveau, et dans bien des endroits il est très facile à la motorcycle de passer, ces portillons ayant plus de 1 mètre de largeur. Un peu de bonne volonté de part et d'autre doit suffire. Mais lorsqu'il y a mauvaise volonté évidente, inutile de se disputer, exigez tout d'abord du préposé qu'il vous accompagne sur la voie pour la traversée si la barrière elle-même est fermée ; en cas de refus persistant, soit d'ouvrir la barrière, si la nécessité s'en fait sentir, ou de vous faciliter le passage, déposez une réclamation courtoise à la Compagnie, soit en inscrivant vos doléances sur le registre déposé à cet effet chez le garde-barrière, soit directement à la Compagnie, en expliquant les circonstances du refus. De toutes façons, n'oubliez pas qu'en cas de mauvaise volonté du garde-

machine sur la voie, entre les deux barrières, il est recommandé aux gardes-barrières d'ouvrir les barrières si rien ne s'y oppose, de façon à faire passer en une fois et rapidement tous les cyclistes stationnant près du passage à niveau.

Les machines vélocipédiques munies d'un moteur mécanique doivent être assimilées aux voitures automobiles et leur passage impose l'ouverture des barrières des passages à niveau.

(Avez-vous compris, chers lecteurs, ce dernier alinéa ?)

barrière, le fait que vous engagez une discussion très longue avec lui, le fatiguera beaucoup plus vite que vous, et il vous donnera satisfaction. Certains motocyclistes nous ont signalé que des gardes-barrières se permettent de leur demander leurs papiers : ces derniers n'ont aucun droit à ce sujet, et il vous est facile de signaler aux Compagnies de tels faits. Pour conclure, nous croyons que lorsque le portillon est de 80 cm. de largeur, il est très délicat à une motorcycle de cylindrée moyenne de passer sans abîmer la machine ou sans autre inconvénient ; lorsque ce passage a un mètre, toutes les motos actuelles peuvent passer. Il vous reste cependant, en cas de maniabilité trop difficile le recours de demander l'aide du garde-barrière, pour que la barrière ne se referme pas brutalement sur votre machine. Nous avons connu un motocycliste qui employait les grands moyens ; après refus tranquillement il montait sa machine sur la béquille, la mettait sur les rails, et attendait patiemment que le garde-barrière lui donnât satisfaction.



La Côte de Gometz-le-Châtel..

C'est le 28 octobre que se court la côte de Gometz-le-Châtel dans la proche banlieue parisienne. Chaque année elle attire par sa formule simple et attrayante un nombre considérable de spectateurs et malgré la rigueur de la saison, l'A. M. C. F. rencontre un vif succès. C'est le long du ruban de route de un kilomètre après Orsay, dans la commune de Gometz qui se déroule la classique épreuve. L'an dernier *Moto Revue* organisa une sortie fort bien réussie à cette occasion. Nous recevons volontiers soit par téléphone, soit par lettre l'avis de tous ceux qui désirent également une sortie ce jour-là et, le cas échéant, nous donnerons dans notre prochain numéro toutes indications à ce sujet.

...à lieu le 28 octobre

On apprécie par le Bol d'Or, qui connaît à chaque réédition un succès de plus en plus grand, la faculté d'organisation de M. Mauve, un des dirigeants les plus actifs des destinés de l'A. M. C. F. Une autre épreuve, organisée par ce Club est la course de côte annuelle de Gometz-le-Châtel, épreuve d'arrière-saison, mais qui n'en est pas moins ardemment disputée. C'est le 28 octobre qu'elle a lieu, cette année. Comme les précédentes, elle connaîtra le succès sportif et spectaculaire le plus certain. Il faut bien dire que la lutte est sévère qui met aux prises d'une part les as les plus fameux du guidon ou du volant et d'autre part les marques les plus réputées, soit de voitures, soit de motos. Les pronostics sont impossibles à faire : la rampe est assez dure

Calendrier International

OCTOBRE

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

NOVEMBRE

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

pour départager les machines, même les plus près les unes des autres ; pour peu de plus que le beau temps favorise l'épreuve, les records tomberont comme les feuilles jaunies au vent d'automne. On sait la quantité de triomphes qu'ont connus cette année nos grandes marques de motos : on pense bien que des maisons comme Aleyon, Terrot, Kähler-Escoffier, D. S. Malterre, Monet et Goyon, et *tutti quanti* ne vont pas déclarer forfait dans une épreuve qui se court précisément au moment même où le Salon de la Moto bat son plein. Il en est de même pour les voitures : les Bugatti, les Amilcar, les Salmson, les Delage, etc... tiennent à terminer leur année sur une nouvelle victoire, venant contresigner les arguments de leurs vendeurs au Salon de l'Auto qui vient de clore ses portes.

Chaque année, Gometz-le-Châtel attire la

grande foule des sportifs et celle des sportsmen. Peut-on dire que, à l'heure où nous mettons sous presse, M. Mauve voit son activité récompensée par de nombreuses et belles inscriptions qui nous présagent une fin de saison de toute beauté. Le 28 octobre, tout ce que la région comporte de fervents du sport mécanique se donnera rendez-vous à Gometz-le-Châtel et ce sera fort bien ; tout le monde sera content de sa journée car le dérangement en vaut la peine.

Les Trois-Jours du Forez n'auront pas lieu en 1929

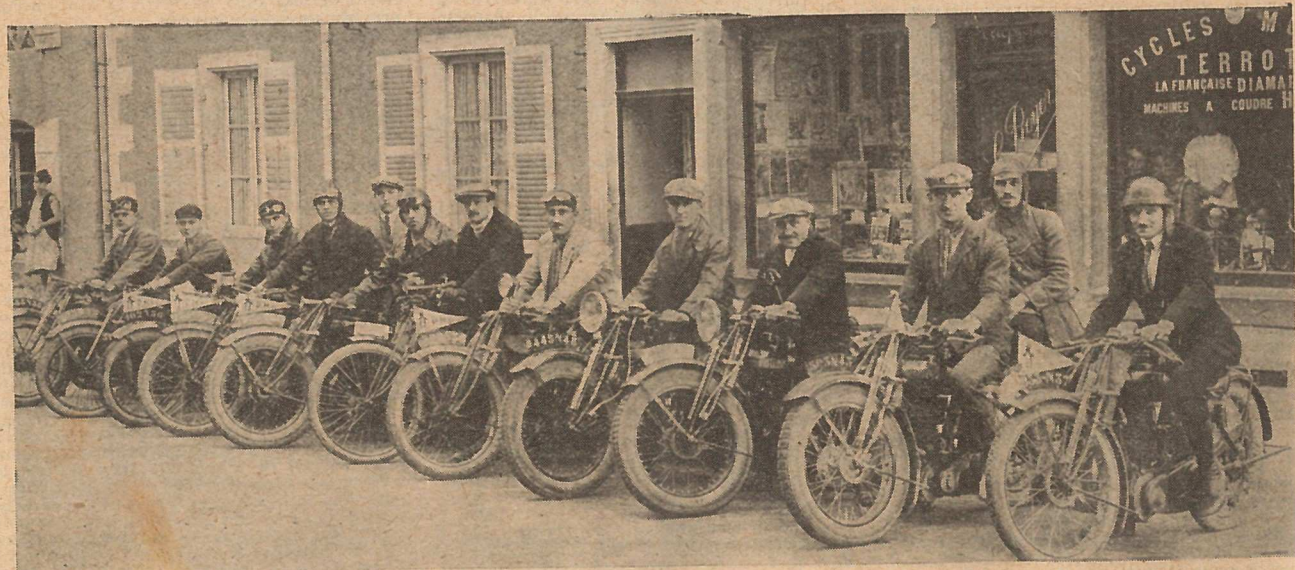
L'U. M. du Forez vient de décider que les « Trois Jours du Forez » n'auront pas lieu l'an prochain.

Devant le peu d'intérêt manifesté par les constructeurs en faveur de cette épreuve et que l'effort et surtout la dépense n'étant plus en rapport avec la participation, il valait mieux s'abstenir.

Dans une lettre adressée à l'U. M. de France, M. Paya, président du Forez, fait connaître à la fédération que, dorénavant les Trois Jours du Forez ne seront courus que tous les deux ans.

C'est pourquoi nous ne verrons pas figurer au calendrier de 1929 cette manifestation motocycliste qui traversait de grosses régions industrielles où le développement de la motocyclette prend d'importantes proportions.

Et c'est bien dommage car en ce moment un vent très net d'opposition souffle même chez les constructeurs, contre l'inertie de certains pouvoirs.



Les Pingouins "de province" ont assisté en nombre au Kilomètre lancé de Nancy ; voici le bureau ; en deux mois on a travaillé ferme dans ce jeune club.

Robert Sexé revient vers nous

De Paris à Bucarest en passant par...
l'Océan Arctique et Varsovie.

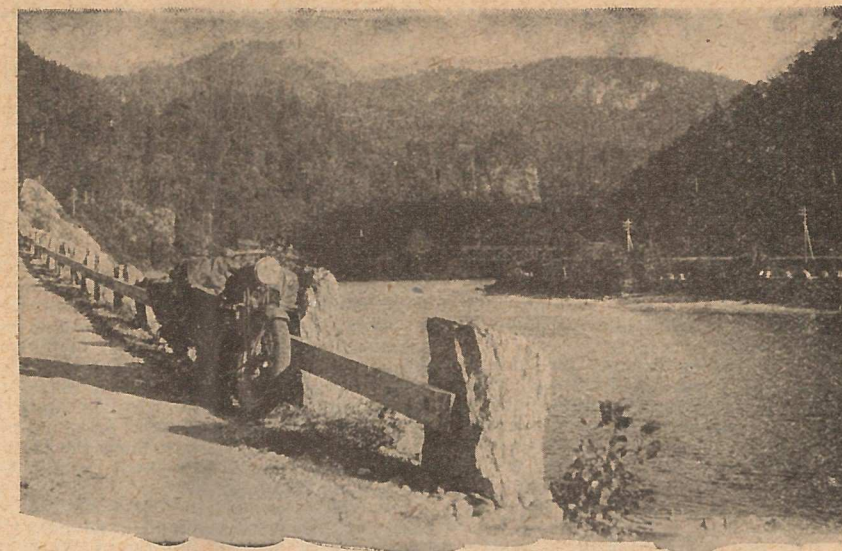
Lors de notre dernier article du fabuleux voyage accompli par Robert Sexé, nous avons laissé celui-ci à Petsamo, petite localité située à 300 kilomètres au Nord du cercle glacial arctique.

Petsamo a marqué le point septentrional le plus extrême atteint. Il lui aurait d'ailleurs été impossible d'aller plus loin ; la mer, hérissée de banquises et d'icebergs. Pour la première fois, la 500 cmc. Gillet devait s'arrêter dans sa marche à l'étoile. Mais elle et son pilote ne devaient pas s'éterniser dans ces solitudes. Le départ vers le Sud, vers des terres plus civilisées et plus attrayantes.

Mais, que de difficultés à surmonter, que d'obstacles à vaincre. Toujours souriant, Robert Sexé les aborde de front. En Finlande, à la suite d'un dérapage homérique, Sexé se foule le pied, l'Esthonie lui vaut un chaud et froid, mais Sexé est pressé : il n'a ni le temps de se soigner, ni celui de se dorloter ; il demande au grand air et au vent glacé de guérir ses bronches, sa foulure est réduite par un « rebouteux » local. Il file toujours plus vite vers l'Europe Centrale.

A différentes reprises, au cours de sa « descente » vers le Sud, il retrouve des routes affreuses, des chemins en terre battue qui lui font regretter les Steppes Russes désolées qu'il connut en Sibérie et en Mandchourie, lorsqu'il accomplit le Tour du Monde. Mais sa « 500 » n'en a cure et, comme un vieux « Steeple Chaser » bien entraîné, il franchit les obstacles, entrant même, sans aucun dommage, dans un troupeau de rennes trop peu farouches ; il gagne la Pologne où des cailloux roulants et des sables de toutes sortes forment pompeusement « la route ». Comme il a la chance (!) d'avoir la pluie presque sans discontinuer, c'est dans un marécage de boue que, régulièrement il abat ses 350 kilomètres quotidiens. D'Helsingfors à Riga, Sexé emprunte des sentiers qui coupent de vastes plaines absolument désertiques, où il manque de s'enliser.

Il signale que tout ce parcours difficilement a été accompli avec le même train de pneus, la même chaîne, et, comme il n'a jamais eu le temps de soigner sa machine, il n'a jamais procédé au moindre décalaminage ni au moindre réglage. Le ruban de route parcouru mesure déjà 10.600 kilomètres à Varsovie et comme le nègre, de célèbre mémoire, Sexé continue...



L'âme poétique de Sexé l'arrête vers de beaux paysages où le pittoresque se joint au moderne

Un comble

Savez-vous comment nous avons eu des nouvelles de du Jacquière... vous savez, ce motocycliste audacieux pour tenter l'aventure qui tenaillait tant Bernard, le Paris-Vienne en 24 heures. Tout d'un coup sa trace était perdue quand tout à coup de Sibiu, Hermannstadt si vous préférez, Nagyszeben pour les linguistes, nous recevons une carte bariolée de signatures du M. C. de Transylvanie, du

M. T.T. Le président s'appelle... les autres... c'est tellement difficile à déchiffrer les écritures roumaines ! Ils sont plus de 12 qui ont signé. Et dans un coin, aristocratique et fine, la signature de H. du Jacquière ; mais oui, le comble surgit, c'est que cette carte qui vante l'accueil cordial et enthousiaste des Roumains aux Français est signée... Robert Sexé !! Dieu ! que la terre est petite en... moto !

De Munich, le 9 octobre

Nous buvons, Rosy et moi, une pinte de Munich à votre santé : nous sommes à la source même, à la Hofbrauhaus ! (Rosy, c'est la femme de Sexé. A la vôtre quand même !)
« Un jour de repos et puis, par le Brenner à Innsbrück, Bozen, Florence, Rome, Naples, la Sicile. De Budapest

ici, bonnes routes : ça ne dérape plus, quelle veine ! Oui, mais les encombrements, les sens uniques et autres plaisirs des Boulevards. Aussi, maintenant, je vais un peu accélérer l'allure. Avec ce Saon, vous devez avoir du travail, veinaré !
Robert SEXÉ.

LES NOUVELLES SE PRÉCISENT

Où en est Robert Sexé

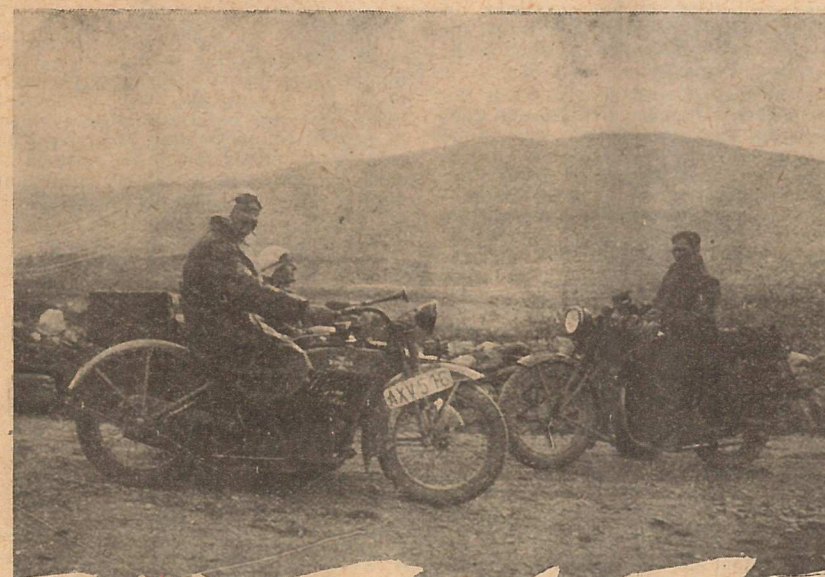
Le 6 Octobre Sexé nous écrit :
Je me repose un peu en roulant sur les routes hongroises, enfin je peux filer en troisième vitesse, et sans déraiper, ni plonger dans les syphondrières. Je suis le Rêve... Je suis actuellement à Budapest, avec un peu de soleil, et cette bonne poussière blanche... Et aussi du vin nouveau... Et beaucoup de motocyclistes. Ça va mieux... Demain Vienne, après demain Munich, la grande banlieue, et puis le Brenner, l'Italie, Napoli, etc, etc. Mes vacances commenceraient-elles enfin, car jusqu'ici ça a été plutôt boulot. A bientôt le... Félix.

Evidemment il doit avoir un contrat avec Félix, ou alors sa gourmandise est extrême.

ET LE VOILA AU CHAUD !.

En pleine Italie... le 13 octobre

« Je compte sur du soleil sur la « bella Italia » ! Il pleut ! et du brouillard ! ! dans les monts d'Ombrie. Les routes ? Pas toujours fameuses et dures comme profil, comme celle de Bologne à Florence. Je me dépêche en ce moment ! Hier, j'ai fait l'étape Brenner (col et frontière) Modène, par Vérone et Mantoue venant de Munich par Innsprück. A Modène un club de motards passionnés et lecteurs de *Moto Revue*, d'où l'accueil si cordial. Votre fatigué, Robert SEXÉ,



La Puissance des Moteurs

par le Docteur R. IMBERT

Je ne sais plus quel humoriste a dit : « La femme a quatre âges : celui de l'état-civil, celui qu'elle paraît, celui qu'elle avoue, et celui que lui donnent ses amis. »

Mieux partagées encore, nos motocyclettes, et d'une manière générale tous les véhicules routiers à propulsion mécanique, avouent cinq puissances différentes et encore n'est-ce peut-être pas tout.

On conçoit les confusions qui peuvent naître dans les circonvolutions cérébrales d'un motocycliste, même averti, qui ne peut finir que par douter de la réalité de ces spéculations théoriques et leur nier toute valeur. En réalité, on verra qu'elles répondent toutes à des données

combustible. Que nos moteurs ne nous rendent-ils à la jante cette puissance qu'ils reçoivent ainsi ! Il y a longtemps qu'on aurait dépassé les vitesses humainement possibles à la surface de la planète Terre !

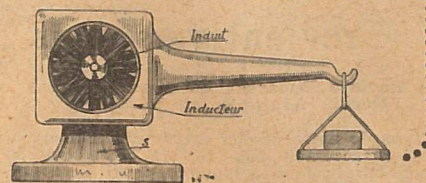
En réalité, cette puissance est extrêmement difficile à mesurer et, de plus, elle ne représente que peu de chose pratiquement, encore que dans l'étude de l'amélioration du rendement des moteurs, elle joue un grand rôle.

Pour la mesurer, il ne suffit pas, en effet, de mesurer la quantité de combustible usée pendant un temps déterminé à une vitesse donnée du moteur. L'essence disparue du réservoir a eu des destinées multiples : les tuyauteries sont

rarement d'une étanchéité parfaite; dans la cuve à niveau constant un peu d'essence se vaporise qui est perdue dans l'atmosphère; dans les tuyauteries d'aspiration, les condensations en éliminent une partie, les guides soupapes laissent fuir un peu de mélange gazeux à l'extérieur; ceci n'est encore rien, car un moteur d'étude pourrait être construit de manière à éliminer complètement ces causes d'erreur.

Le mélange gazeux constitué par des gouttelettes d'essence en suspension dans l'air, n'a pas un pouvoir calorifique connu : seuls ceux de l'essence liquide, ou de l'essence vapeur sont déterminés. Or, rien ne permet de connaître la proportion d'essence volatilisée et celle de l'essence en gouttelettes dans le mélange. Si la carburation est mal réglée, un manque d'air ne permettra pas de brûler

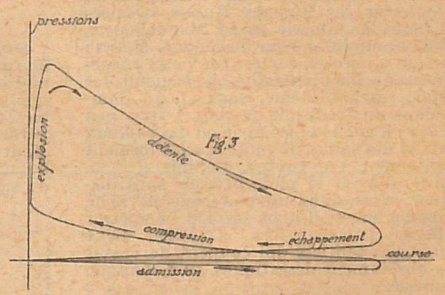
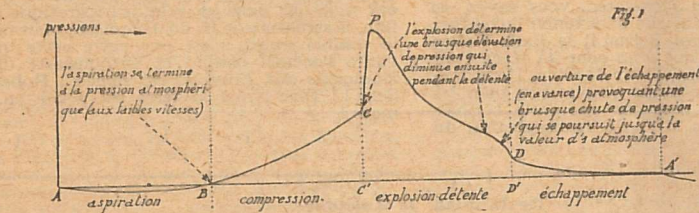
toute l'essence admise, qui sera rejetée intacte dans l'atmosphère, ou ne brûlera qu'au contact de la tuyauterie d'échappement chaude, produisant ces explo-



On peut assurer la mesure dans le frein de Prony par une dynamo dynamométrique.

sions au pot bien connues des motocyclistes comme signalant l'excès d'essence.

Donc, pour être sûr que toute l'essence introduite est bien usée, il faut être sûr qu'il y a de l'air en excès. Mais alors, comment déterminer cette quantité superflue dont l'échauffement absorbera, en pure perte, une portion de nos précieuses calories, pour les rendre seulement dans l'atmosphère sous forme d'air chaud inutilisable... au moins en puissance motrice.

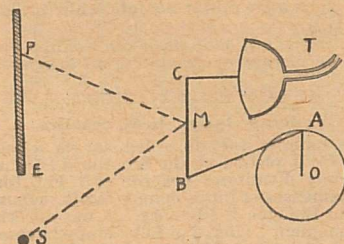


précises et que leur connaissance présente un intérêt, ce qui justifie leur nécessité, sans en faire des conceptions brumeuses de mathématicien en gésine.

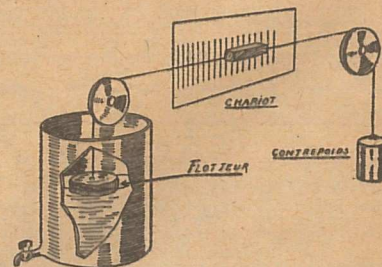
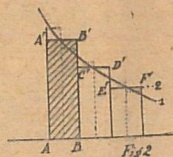
Puissance thermique théorique

On sait que la combustion complète d'un poids déterminé, d'un combustible donné, est susceptible de dégager un nombre connu de calories.

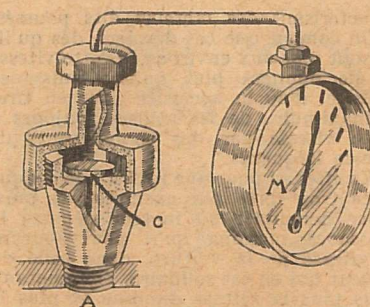
Depuis longtemps on sait aussi quel travail une calorie est capable de fournir lorsqu'elle est intégralement utilisée. Si donc on connaît la quantité d'essence brûlée à chaque explosion par un moteur, rien n'est plus simple que d'en tirer la puissance effectivement fournie par le



Couramment on emploie un manographe classique pour déterminer les diverses courbes dont nous donnons plus loin les principales.



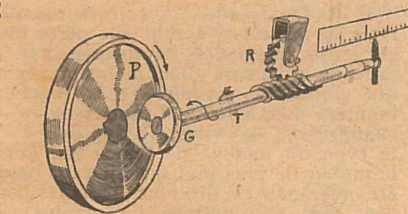
A l'A. G. F., les essais opérés grâce à l'appareil Forestier-Lumet indiquent la consommation.



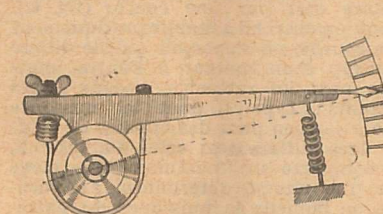
L'indicateur de la pression au maximum par un cadran de lecture très précis

Puissance mécanique théorique ou puissance indiquée

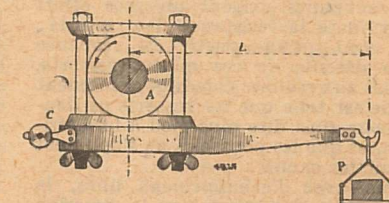
L'explosion agit par pression sur le piston, organe récepteur du mouvement. Si on connaissait à chaque instant la force agissant sur le piston, il serait facile, en connaissant le déplacement du point d'application de la force, qui n'est autre que celui du piston, de déter-



Voici le tachymètre Richard, la règle graduée et son curseur



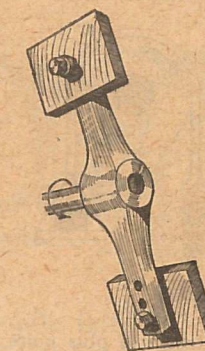
Le frein de Prony remplace aussi le poids par un ressort taré.



Le classique frein de Prony qui a tendance à être le seul employé.

loisir sur le graphique obtenu. Nous verrons plus loin comment on les inscrit pratiquement. Pour l'instant, supposons cette pression déterminée pour toutes les positions du piston, ce que nous traduirons par une courbe CD (fig. 1). Mais alors, comment évaluer le travail ? Remplaçons la courbe I par une ligne brisée A', B', C'... (Fig. 2) qui signifie simplement que nous supposons que pendant une petite fraction AB de la course du piston la pression n'a pas changé. Le travail effectué pendant cette fraction de course est égal au produit de cette pression constante par la surface du rectangle AB, A', B'. En calculant la surface des autres rectangles et faisant la somme des diverses valeurs trouvées, nous aurons mesuré le travail effectué par les gaz sur le piston. Ce résultat n'est pas scrupuleusement exact puisque nous avons remplacé la courbe réelle 1 par une ligne seulement voisine 2. Mais si au lieu du nombre de petits rectangles envisagés, nous en avions pris le double, le résultat serait plus exact puisque les courbes seraient plus voisines que tout à l'heure. Augmentons indéfiniment le nombre de tous ces rectangles en réduisant indéfiniment leur base AB, et nous retomberons sur

Un moulinet de mesure de la puissance.



donne le diagramme développé de la figure 1 en tenant compte que certaines courses ont lieu dans un sens et d'autres en sens inverse, en faire autant sur le diagramme, ce qui revient à replier en accordéon le diagramme précédent et fournit la forme la plus connue de représentations (fig. 3).

En calculant le travail absorbé par les temps accessoires et le retranchant du travail moteur effectivement fourni par l'explosion, on peut connaître le

travail exercé par le piston.

Or, la force totale exercée est égale à celle qui agit sur chaque centimètre carré du piston, multipliée par le nombre de ces centimètres carrés, autrement dit le produit de la pression par la surface du piston. Ici, nous ne rencontrons pas de quantités inaccessibles aux mesures pratiques : il suffit de monter un manomètre sur la chambre d'explosion. Si la pression était constante tout le long des courses motrices, l'aiguille resterait fixe, et le produit de la valeur qu'elle indiquerait par la course totale du piston donnerait le travail reçu par lui. En réalité, la pression pendant l'explosion est loin d'être constante et la lecture du manomètre serait directement impossible. On est conduit à enregistrer mécaniquement la pression pour la lire ensuite à

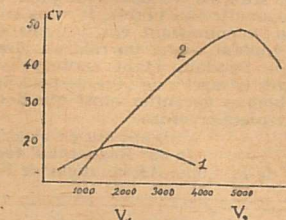


Fig. 4

la courbe réelle. Quant à la somme des surfaces des rectangles, c'est simplement la surface comprise entre C' P' D' D' C'. Cette surface est impossible à calculer la portion courbe de sa limitante n'étant pas connue géométriquement, mais on peut la déterminer expérimentalement. Ainsi se trouve mesuré le travail fourni par la combustion du mélange envisagé. Mais il ne faut pas oublier que tous les temps ne sont pas moteurs, loin de là, puisque les trois autres absorbent une partie de la puissance de l'explosion : le travail nécessité par la compression est loin d'être négligeable comme on peut s'en rendre compte en démontant un moteur un peu gros et poussé; celui de l'échappement et celui de l'aspiration ne sont pas négligeables non plus. Pour chasser les gaz, le piston doit les refouler par l'orifice d'échappement toujours trop étroit, ce qui détermine une augmentation de pression s'opposant à la remontée du piston. Pour l'enregistrer, le même appareil que pour le temps précédent sera utilisé. On obtient le diagramme DA'. Comme tout à l'heure, l'aire de la surface comprise entre D'D'A' D donne le travail perdu cette fois, à évacuer les gaz. On obtient de même les courbes relatives à l'aspiration et à la compression. Pour obtenir des représentations graphiques plus intéressantes, on peut porter les courses successives du piston les unes après les autres, ce qui

travail réellement utilisable fourni sur le piston.

Ce n'est malheureusement pas encore lui que nous fournirait le moteur. Et, du reste, que représente le travail ainsi calculé ? C'est celui du moteur tournant à un régime déterminé; mais si nous le faisons tourner plus vite, tout sera changé et aucun raisonnement ne permettra de déduire de là le travail qui serait fourni à un régime différent. Donc; dire « ce moteur développe tant de chevaux » ne signifie absolument rien, si on ajoute pas « à X tours par minutes ».

Ce serait à peu près du même ordre que de dire d'un ouvrier aux pièces « il gagne tant par pièce », sans spécifier combien il en fait par heure ou par jour. On sait ce que lui rapporte chaque pièce, mais suivant le nombre qu'il en usine, il peut nager dans l'abondance ou la

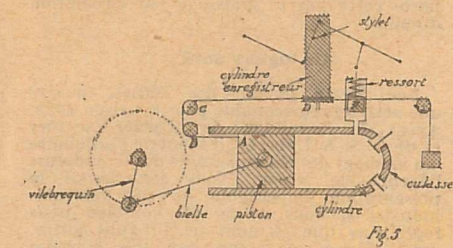


Fig. 5

ROYAL-MOTO

LA GRANDE SPÉCIALISTE du BLOC MOTEUR

présentera au SALON 1928 (Stand 97, Grande Nef
des modèles entièrement NOUVEAUX et MODERNES

SA DERNIÈRE CRÉATION, LA

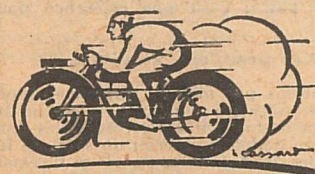
350 cmc. 4 temps, Bloc moteur Massardier

— transformable facilement en 500 cmc. —

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



LE

CARBURATEUR



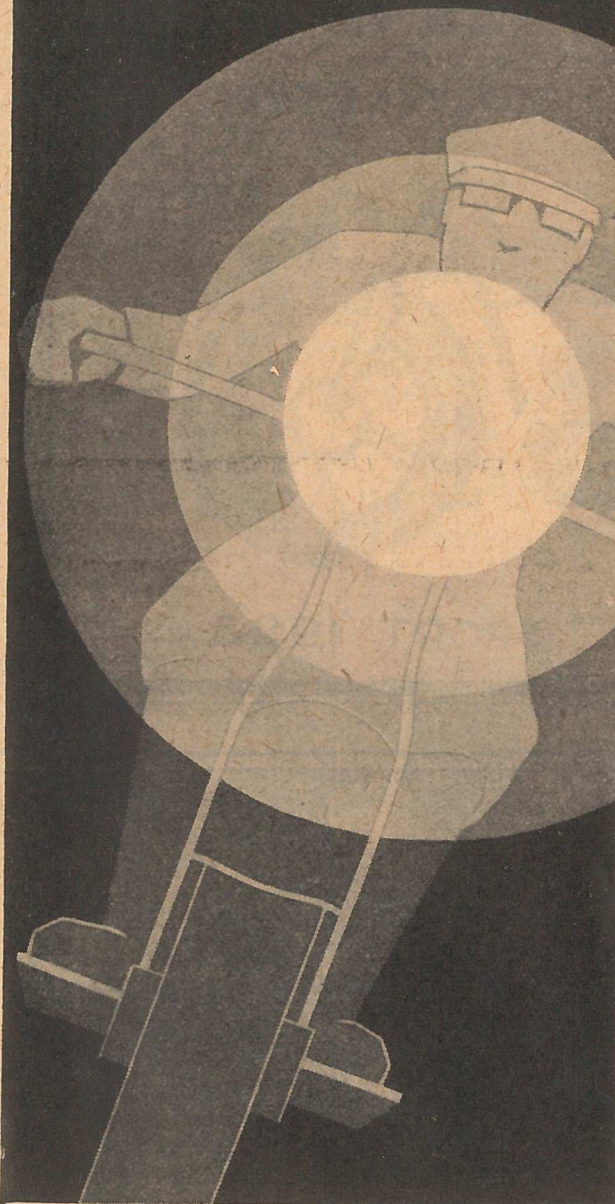
GURINER

est adopté en série par
toutes les plus importantes
marques
nationales,
régionales,
locales
et de nombreuses Marques
- Étrangères. -

SALON - 2^e Série : STAND 100, GRANDE NEF

Établ. GURTNER — PONTARLIER (Doubs)

Une lumière puissante
et constante...



avec...

l'Accumulateur FER - NICKEL

S. A. F. T.

Robustesse - Puissance
-:- Entretien Nul -:-
-:- Sans Acide -:-

Renseignements et Notices grat. free. sur demande à la
Société des Accumulateurs FIXES et de TRACTION,
R^{te} de Meaux, P^t de la Folie, ROMAINVILLE (Seine)
Combat 02-33

Velocette

est bien la Moto
des Champions...

TOURIST TROPHY ANGLAIS

1^{er} BENNET sur VELOCETTE (Moyenne
2^e WILLIS sur VELOCETTE horaire :
5^e HIKS (sur VELOCETTE 110 kil.)

CHAMPIONNAT DE BROOKLANDS

HIKS battant 350 cmc., 500 cmc., 1.000 cmc
(Vitesse horaire : 166 km. 300)

La VELOCETTE de Série est terriblement vite.

Velocette

est aussi la Moto
des records...

- puisque le 2 Octobre -
à MONTHLERY, elle bat

47 RECORDS du MONDE

de 350, 500 et 1000 cmc.
-:- avec une Machine de 350 cmc. -:-

Velocette

livre ses Moteurs
de courses sur ses
machines de série.

ORLÉANS-ACCESSOIRES

7, Place de la Porte d'Orléans - PARIS (14^e)

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

GNOME-RHONE

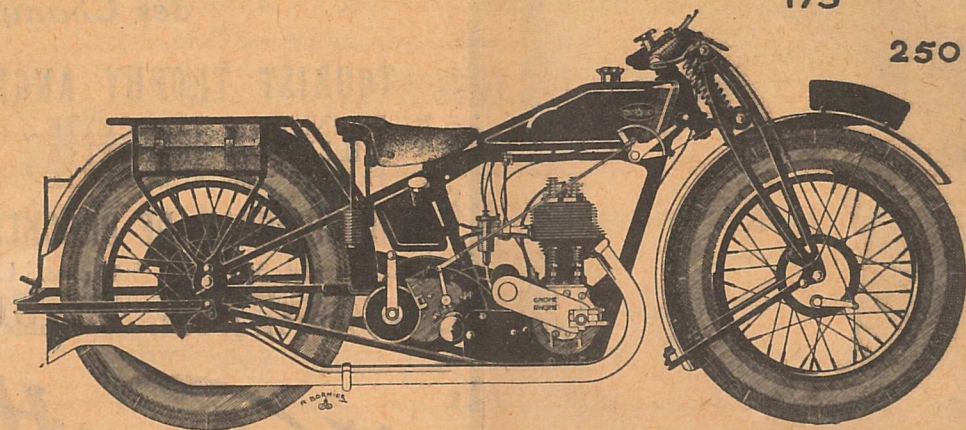
34, RUE DE LISBONNE - PARIS

MOTOCYCLETTES

175 cmc

250 cmc

500 cmc



LA NOUVELLE 500^{cmc} SPORT 1928

Motocyclistes . . !

LA CÉLÈBRE MARQUE

JEAN THOMANN

Vois présente sa Nouvelle Motocyclette 500 cmc.

4 temps à culbuteurs, réservoir et pneus "Ballon", siège arrière fixe et surbaissé

1 ère de la Fabrication Française par son esthétique, sa conception mécanique, sa robustesse et sa tenue de route

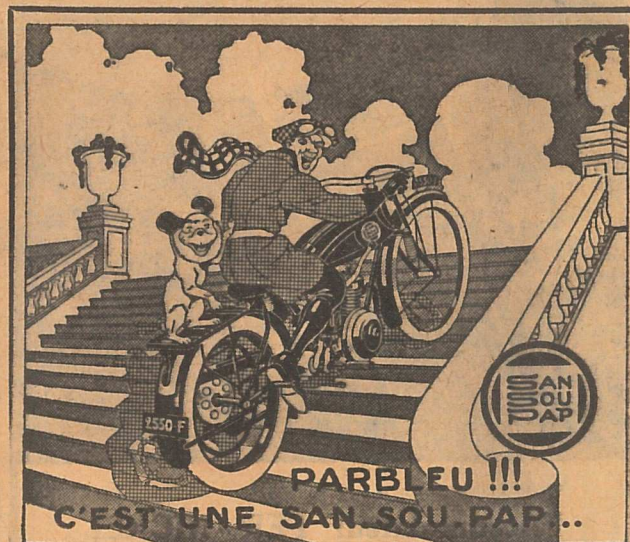
Du 25 Octobre au 4 Novembre, Stand n° 23 Grand Palais, Grand Nef à droite de l'entrée principal.

Livraison par ordre d'inscription à partir de Janvier 1929

VENTE A CREDIT EN 10 MOIS

par tous Agents de la Marque et renseignements gratuits sur demande

Société Anonyme des CYCLES et MOTOCYCLES JEAN THOMANN
Établissements A. Fauvarque, 4-6-8, Rue Colbert,
Montreuil-s/-Bois (Seine) - Téléphone : Avron 03-66

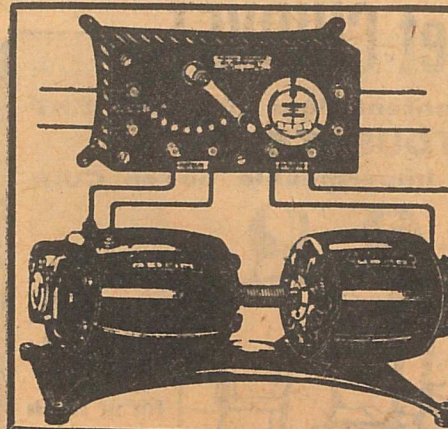


LA MOTO QUI DURE

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

MOTEX

154, Boulevard Haussmann - PARIS (8^e)



DÉCIDÉMENT !

Le Convertisseur GUERNET

est le seul appareil parfait pour charge d'accus

Type Amateur, 6 volts, 5 ampères. 580 fr.

Type Garage, 15 volts, 7 ampères. 950 fr.

Type Garage triphasé, 30 volts, 5 ampères. 1.250 fr.

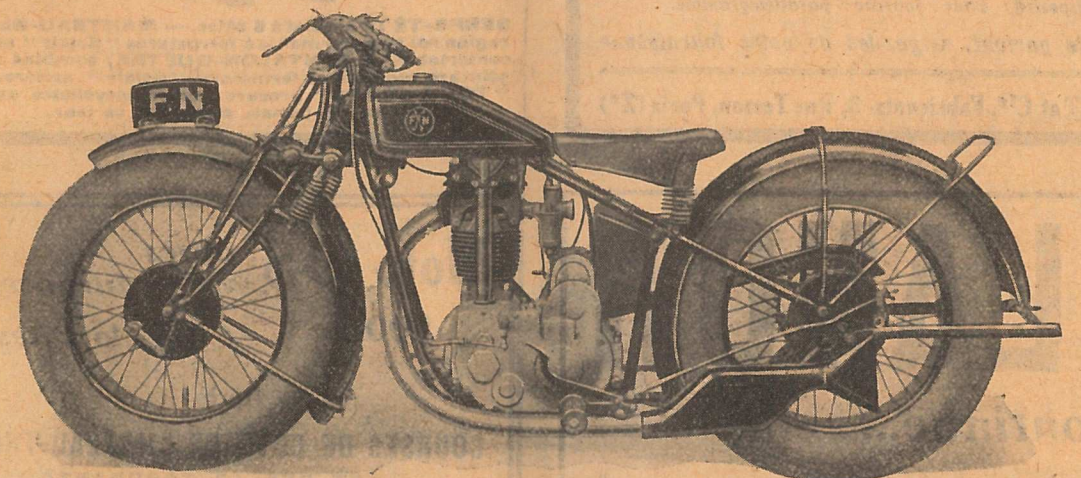
GUERNET, 44, rue du Château-d'Eau, PARIS



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

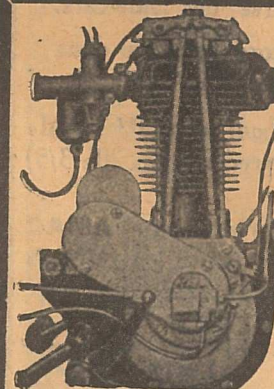
LES NOUVELLES SÉRIES 1929

sont à même de satisfaire les Amateurs les plus exigeants.



LA 500 CMC. SURBAISSÉE, CONFORT.

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



MOTEURS VOISIN

350 cmc. A SOUPAPES LATÉRALES

350 cmc. A CULBUTEURS

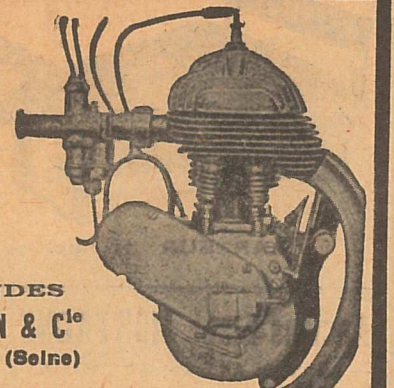
250 cmc. 2 TEMPS

TOUS RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDES

SOCIÉTÉ ANONYME DES ÉTABLISSEMENTS VOISIN & C^{ie}

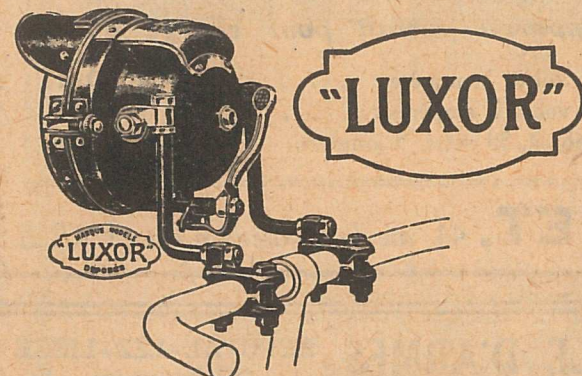
6 à 16, Rue Antonin-Raynaud - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Téléphone : WAGRAM 50-36



Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

UNE MARQUE!!!
ET FABRICATION
IRREPROCHABLE !!



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

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

En vente partout, exigez-les de votre fournisseur

TRAIZET et C^o, Fabricants, 3, Rue Tesson, Paris (X^e)

ACFOR et CUIRVET

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



Catalogue
général
sur
demande

Ouvert
le Samedi
après-midi

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

- 102 -
Rue Amelot
PARIS

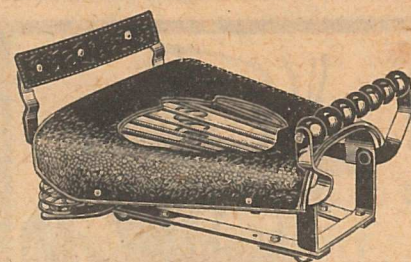
Téléphone :
Roquette 62-86

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

PLANOR

continue...

Après la Selle arrière...
le Siège arrière



LARGEUR 34 cmc.

FC 85

sans dossier

Franco

Anciens Établ. MORTAGNE 25, Rue de Bellevue, 25
BOULOGNE-sur-SEINE
— SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 FRANCS —

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

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

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

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

A la Course de Côte de Chanteloup. 1^{er} LAM-
BERT, en 1 m. 11 s. 4/5 (ancien record : 1 m. 20 s. 3/5)

Magnéto FRANCE — Carburateur AMAC
Pneus HUTCHINSON — Bougies UNUS

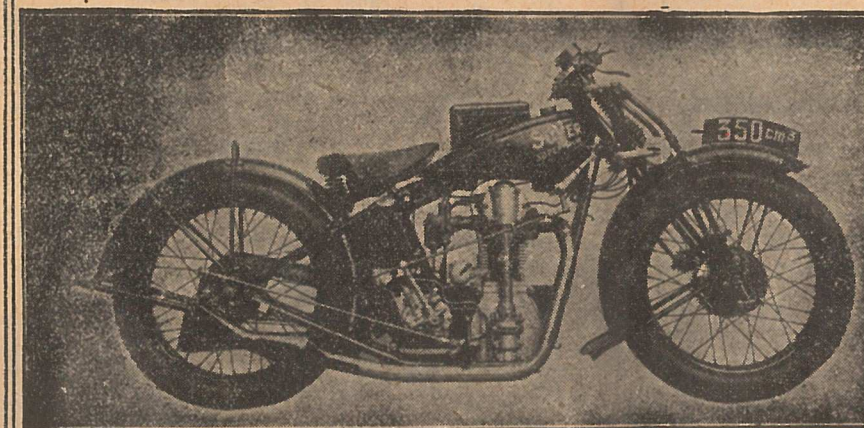
Établissements MALTERRE Frères
13, Rue Biscornet, PARIS (XII^e)

Si différente des autres ?

Paris-Moto
79 Avenue des Ternes — PARIS
Agent Général
de la
NEW-MOTORCYCLE

Circuit des Routes Pavées, Catégorie 600 cc., Side-car,
HAMBERGER sur machine en série 500 cc., se classe 2^e.
NEW-MOTORCYCLE, 77, Avenue d'Antony, à CHATENAY (Seine) - Tél. 63 à Chatenay
Salon de la Motocyclette, 25 Octobre-4 Novembre 1928 - Stand 149, Grande Nef

Demandez des
renseignements
sur le modèle
SOYER & C^{IE}
350 cc.
arbre à cames en tête
LA MACHINE DE GRANDE CLASSE



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

- MEETING -
DE BOULOGNE
RALLYE SOUBITEZ

1^{er} PROAL sur
SOYER 350^{cmc}
arbre à cames
en tête.

- LIVRAISON IMMÉDIATE -

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



pour **MOTO**

permet les **GRANDES RANDONNÉES**

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

Son **PORTE-BAGAGES** avec Valise
de 43x32x18 amovible et extensible
Son **COFFRE** amovible placé sous le coussin
Ses **AMORTISSEURS** à boudin, évitant
le coup de raquette

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



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

Mentionnez toujours la « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

CLINOTO

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

SANS SE MOUILLER - SANS SE SALIR

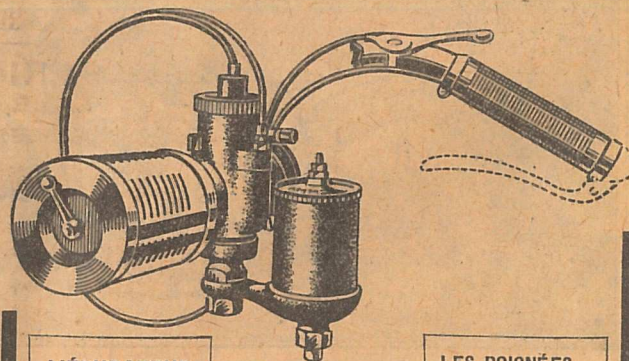
LAVE - DÉTACHE - CONSERVE LE VERNIS

CLINOTO

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; 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.



L'ÉPURATEUR D'AIR
A mailles de soie est
Un Vrai Flitre et
Double la Durée
d'un Moteur
Montage instantané
70 fr.

LE CARBURATEUR A AIGUILLE
Freinant directement
l'essence
garantit
VITESSE ÉCONOMIE
Les modèles de série qui
ont remporté en Europe
toutes les épreuves inter-
nationales de 1928, ne
coûtent pas plus cher que
ceux d'autres marques.

LES POIGNÉES TOURNANTES
Pour commandes de
carburateur et magnéto
n'obligent pas à lâcher
le guidon pour manœu-
vrer les manettes et
Doublent la Sécurité
du Motocycliste
Montage instantané
70 fr.

AMAC

Société Anonyme Française
75 ter, Rue de Villiers
NEUILLY-SUR-SEINE
Télegr. Carbuamac - Tél. Wagram 10-14

Dépôt à Paris, Établ. Robert MUNRO, 198, Boulevard Péreire



Carif des Insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs 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 sur 13 ;
2° Écrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer;
3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce qui ne nous parviendrait pas, 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.

Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites et remboursant au delà de son prix d'abonnement.
TARIF :
1° Abonné, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel;
2° Non abonné, 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
212, Boulevard Péreire PARIS

MOTOS

A. X. A. sport 250 cmc., état neuf, graissage, pompe Pilgrin, compteur, éclairage électrique, 2.600 fr. Villain, 45 bis, rue Pouchet, à partir de 19 heures.

Aiglon type 504, 4 CV, 4 temps, avec compteur et éclairage électrique, roulé 3.000 km., 4.900 fr. (cherche boîte de vitesse occasion, bon état). Écrire Champpeyrou, cycles, à Saint-Hilaire-la-Croix (Puy-de-Dôme).

A. J. S. 500 cmc., soupapes latérales, type sport luxe, éclair. électrique, absolument neuve. H. Dubois, à Savigny-en-Sectaine (Cher).

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

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

3 motos Everest 350 cmc., neuves, valeur 4.800 fr. soldées 3.000 fr.; 1 side-car Rover 500, cmc., parfait état, 3.000 fr. Marcel, 32, rue du Surlélin, Paris (20^e).

F. N. 350 cmc., à culbuteurs, excellent état, éclairage électrique, compteur, tan-sad, etc., etc. Bas prix, très pressé. 7, rue Froment, Paris (11^e).

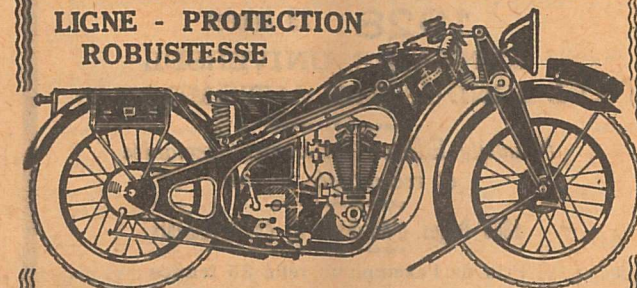
F. N. 500 cmc., modèle 1927, très bon état, pneus 715 x 115, tan-sad, compteur Jaeger, éclair phare Magondeaux, pièces de rechange, pour cause achat voiture, 5.000 fr. Garage Chatelot, rue Victor-Hugo (Mairie), Alfortville (Seine).

Gillet-Herstal, 350 cmc., 2 temps, transformée, sauf moteur neuf pneus neufs, Abbadié, 9, rue Parot, Paris (12^e), ou fixer rendez-vous par Central 21-59. Prix 3.500 fr.

Harley-Davidson 9 CV, mono



LIGNE - PROTECTION ROBUSTESSE



Durandal ZURCHER 350 cc. culbuteurs. - Boîte CAMP-BELL 500 cc. - Chaines BRAMPTON. - Graissage KERVOLINE avec écl. MAGLUM. - Prix. 6.250 fr.

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

LE GRAND GARAGE RENOUVIER

2 et 4, rue Charles-Renouvier, PARIS (20^e) - Tél. Roquette 07-67
est le Spécialiste le plus compétent en cyclocares.
Consultez-le pour tout Achat ou Vente, Reprise ou Compte de toute Moto moderne.

MORGAN - AMILCAR - MONOTRACE - DURANDAL - TERROT
En Magasin, un stock unique de 3 roues de toutes Marques.
Reprises en compte de toutes Motos modernes.

AGENCES : MOTOBÉCANE - SOYER - GILLET D.F.R. - NEW-MOTORCYCLE

PIÈCES FRANÇAISES

Adaptables aux Motocyclettes type Armée

B. S. A. et TRIUMPH

EXPÉDITIONS IMMÉDIATES EN PROVINCE
ENVOI FRANCO DU CATALOGUE ILLUSTRÉ

F. DELAUNAY 82, Rue Rochechouart, PARIS
Téléphone : TRUDAINE 18.00

CLEVELAND

1.000 cmc. « CENTURY », 160 à l'heure... 13.500 fr.
4 cylindres, légères, 750 cmc. cylindrée. 11.300 fr. - 1.000 cm. 12.000 fr.
AGENCE GÉNÉRALE : Établissements VALPIO, 28, Avenue Trudaine, 23 - Paris

place, parfait état mécanique, éclairage Mag., carb. Zénith, visible dimanche matin. Bernard, 3, avenue Lapparent (7^e).
Köhler-Escoffier 4 CV, culbuteurs, très vite, très bon état, cause départ. 2.600 fr. Argentiér, 166, boulevard de la Villette, Paris.

A vendre ou échanger contre voiture 6-7 HP, car, grand sport, soulté si nécessaire, Köhler-Escoffier 600 cmc., supersport, roulé 4.000 km., gar. 130 km.-h., éclair. électrique par dynamo et accus, tableau de bord, montre et compt. Jaeger, chaînes neuves, frein de direction et avant, envoi photo sur demande. Guillet François, Motte-Servolex (Savoie).

Leloir 2 CV, parfait état, tan-sad, éclairage Luxor, 1.500 fr. Écrire A. Poulain, 144, avenue de Versailles, Paris.

Monet et Goyon 350 cmc., Mag. 1928, comme neuve, équipée. à vendre ou échanger contre Amilcar, Salsmon ou Sénéchal. Jouvion, 35, boulevard Brune, Paris.

Monet et Goyon 500 cmc., culbuteurs, type 1928, peu roulé.

TOUTES CHAINES
DALBIAC 1^{er} Rue des JARDINS PAUL PARIS

parfait état, très vite, access., occasion sup., valeur 8.000 fr. cédé à 5.500 fr. Nieuport, 146, rue de la Pompe, Paris (16^e).

Monet et Goyon 500 cmc., culbuteurs, prix intéressant. S'ad. Tautzin, Passy 81-58 de 12 h. à 1 h. 1/2.

Monotrace parfait état, éclair. électrique 3.000 fr. Terrot 250 cmc. chaîne courroie 2.000 fr. Monet et Goyon 175 cmc., chaîne courroie 1.100 fr. Saignac, Belin (Gironde).

Motobécane parfait état de marche, 1.200 fr. Couteau, La Fougère-Olivet (Loiret).

Motocomfort 2 CV, 2 vit., avril 1928, transmission chaîne, état neuf, équipée, 2.300 fr. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourg, Paris.

Motocomfort 350 cmc., sortie mai 28, marche parfaite, nomb. accessoires, tan-sad, compteur.

...AGENTS! Demandez le Catalogue Général avec Prix (sans concurrence)

— des PIÈCES DÉTACHÉES neuves et garanties pour Motos —

HARLEY-DAVIDSON

Agence Générale Française "ROYAL-ENFIELD"

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

phare électrique, assurance payée mai 1929, impôts payés fin d'année cause achat plus forte cylindrée. Prix à débattre. Michon, 47, av. de la République, Paris (11^e).
Peugeot 9 CV, type 175 cmc., sport, culbuteurs, graissage spécial, servo-frein, Dewandre, prix intéressant. Tournadre, écrire 21, rue du Bois-de-Boulogne, Neuilly (Seine). Tél. Maillot 29-53.
Peugeot 175 cmc., 1927, bloc moteur, parfait état, cause achat plus forte, 1.800 fr. Raffaut, 4, rue de la Collégiale, Paris (5^e).
René Gillet, état neuf, garanti, pneus confort, éclairage électrique, tan-sad. S'adresser, 45, avenue Gambetta, Grand Montrouge (Seine).
René Gillet, dernier modèle B. S. A. chaîne-chaîne, Triumph, Sunbeam, Aleyon, motos Dollar

Agence et Stock complet de Pièces détachées
MOTOBÉCANÉ, MOTOCONFORT, MONET et GOYON, FN
Agents : GILLET-HERSTAL, SAROLEA, CLÉMENT
Dépôt : Chatou : RENOLD et BRAMPTON ; Nanterre : CASTROL et KERVOLINE ; Stock : Pièces Moteurs J.A.P. ; Stock : Boîtes ALBION.
A. PRÉVOST
26, Avenue de la Grande-Armée PARIS - Tél. : Wagram 54-81

motos 2 vitesses 2 CV, 700 fr., châssis de side pour toutes motos, pièces René Gillet et B. S. A. origine. Angel, 119, rue de France, Paris.
Soyer 250 cmc., parfait état, éclairage, tan-sad, nombreux accessoires et pièces, affaire de confiance. Nielly, 17, rue Le Pelletier, Paris (9^e).
Sarolea 350 cmc., pneus ballons, compteur, montre, tan-sad, 2 graissage, écl., pièces de rechange, comme neuve : 4.350 fr. Chevaux, 20, rue Gramme, Paris (15^e).
Terrot Jap, 2 tubes, 350 cmc., très vite, état de neuf, essais à volonté, éclairage Marchal, montre et compteur Maas, 2, rue de la Mairie, Colombes (Seine).
Terrot Jap 350 cmc., latérale sport, roulé 2.000 kms., comme neuve, fin 1927, prix 4.600 fr.

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

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

VINCENNES-MOTOS
VENTE-ACHAT-ÉCHANGE - Téléphone : VINCENNES 593
Léon CABET, 43, Aven. de Paris - VINCENNES
Agent direct des Marques : MONET-GOYON, TERROT, MOTOCONFORT, MOTOBÉCANÉ, PEUGEOT, HARLEY DAVIDSON, HARLETTE, GILLET D'HERSTAL, JEAN THOMANN, ROCHESTER, SAN-SOU-PAP, TRAIN, C. P. ROLÉO, etc. - Vente comptant et crédit. Stock important de Machines d'occasion revisées et livrées avec garantie.
MOTO-ÉCOLE sur machine récente - Leçons particulières ou à forfait. Leçons gratuites à tout acheteur.

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

Normand, 132, rue de Grenelle, Paris (7^e).
Terrot 4 CV, presque neuve, sacoches cuir, tan-sad Terry, compt. O. S., 4.000 francs, garage rue Jean-Robert, n° 4, Paris (18^e).
Occasions : Terrot 175 cmc. 2 vitesses, Terrot 3 HP, 4 temps, Terrot 4 HP 4 temps, Terrot 5 HP, 4 temps, état neuf garanti. Lefebvre, 110, rue Danrémont, Pairs.
Terrot 5 CV, 28, confort, éclairage Radios, tan-sad Terry, repose-pieds, prix 5.000 fr., cause double emploi, s'adresser M. Billequey, 12 rue de l'Abbé-de-l'Épée, Paris (5^e).
Terrot Jap 350 cmc., équipée, 3.800 fr.; A. J. S. 500 cmc., spéciale 6.800 fr., Monet-Goyon 350 cmc., 2 tubes, 5.000 fr.; Soyer 350 cmc., culbuteurs J. A. P. 4.850 fr., Gnome-et-Rhône, cul-

Protégez votre tête avec le casque-serre-tête
LE DURA-CUIR
Tout cuir, amianté et caoutchouc moussa, élastique léger, résistant
H. CHAILLOU Fabricateur spécialiste de vêtements en cuir souple
34 Place du Marché-St-Honoré, PARIS (1^{er})
Tarif franco

buteurs D.4, 4.900 fr. René Gillet, équipement Marchal, 6.200 fr. Terrot 500 cmc., Jap latéral, 5.000 fr.; Magnat-Debon, 500 cmc. Blackburne, 5.200 fr. Magnat-Debon 350 cmc., latérale 4.100 fr., Vélocette 250 cmc., 3 vitesses, 2.200 fr., toutes ces motos sont des modèles 1927 et 1928. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris.
Terrot 250 cmc., 2 temps, sport confort, pneus ballons, éclairage électrique, tan-sad, 3.500 fr., visible toute heure, 25, rue Nollet, Paris (17^e).
Terrot Jap 4 temps, latérale, 250 cmc. luxe, comme neuve, entièrement équipée, bas prix. Écrire pour rendez-vous : R. Coste, 4, avenue de Longchamp, Coteaux Saint-Cloud (Seine-et-Oise).
Terrot 250 cmc., chaîne cour-

CHAMPIONNAT DU MOTOCYCLE INDUSTRIEL

Catégorie Side cars 350 cm³ : 1^{er} MARCELLE, sur PEUGEOT P. 107.
MÉDAILLE D'OR

LE SIDE-CAR ET LA CARROSSERIE

— ÉTAIENT DE FABRICATION — **P.E.U.P.L.E.**

SIDE-CARS PEUPLE, 122, 124, 126, rue de Neuilly, à PUTEAUX (Seine)

DÉRIVE-CHAINES PENNANT

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

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

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

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

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)

Pièces pour moteurs -- Boîtes de vitesses -- Pompes de graissage
JAP BURMAN BEST
Carburateurs BINKS, Carburant DISCOL, Silencieux CHOST, Accessoires JOHN BOLL, etc.
L. DEK TEREFF & C^o - 83, Avenue des Ternes - PARIS - Tél. Wagram 29-15

riste, 3.000 km., parfait état, pneus confort, éclairage acéto, tan-sad, sacoches, rétrov., 3.500 fr. 19, rue Gérard, Paris (9^e).
Terrot 500 cmc., culbuteurs, parfait état. Jam Ollivier, 42, avenue Hoche, La Seyne (Var).
Motobécane 1928, Black Burne 350 cmc., boîte Burmann 3 vit., pneus 700 x 100, pas roulée, 4.200 fr.; Terrot confort 700 x 100, parfait état, 3.200 fr., 7, boulevard Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine). (Mairie).
A vendre cause achat voiture, Gnome et Rhône 500 cmc., type D 4, état neuf, roulé 1.000 km., 5 à 7 heures sauf samedi. Huchler, 46, rue de Londres, Paris (8^e).
Peugeot 175 cmc., bloc-moteur rev. à neuf, excellente occasion, éclair. Magondeaux, tan-sad, 1 chambre rechange 1.800 fr. à débattre. S'adresser ou écrire M. Vatin 14, rue Charles-Gros, Troyes (Aube).

Téléphone : SURESNES 644
la Cycllette
SES BICYCLETTES A MOTEUR SES GROUPES MOTEURS pour BICYCLETTES SANS CONCURRENCE comme Prix et Qualité
60, Rue des Convaloux, 60 SURESNES (Seine)

CYCLECARS ET VOITURETTES
Bugatti 2-3 places, Marchal, pneus neufs, état mécanique parfait, 12.000 fr. Passy 79-43, 36, rue Pouchet.
Citroën B 2, torp. 4 places, 9 CV, parf. état, rev., pare-brise AR, pneus neufs, 5 roues, éclair., démarrage électrique, nombreux accessoires, prix intéressant, vis. et essais le samedi après-midi. Pourrat, 24, rue des Bas-Roger, Puteaux (Seine).
Citroën B. A., torpédo, montre, compteur, éclairage, démarrage électrique, état mécanique absol. garanti, 7.000 fr. Pin et Nicoulaud, 163, rue de Bercy, Paris (12^e).
Citroën B 14, conduite intér., très peu roulé, double emploi, pare-chocs, 2 roues de secours. Metz, Olivet (Loiret).
5 CV Citroën fermée, 5.500 fr.

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

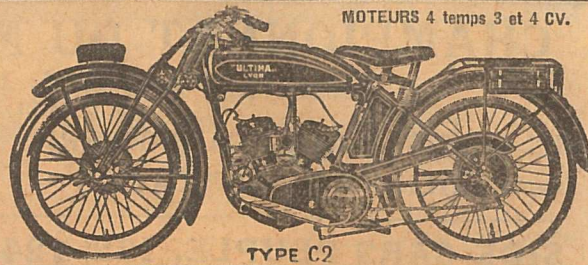
UNUS

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

MOTO "ULTIMA" LYON CRÉÉE EN 1938
ENTièrement CONSTRUITE DANS MES ATELIERS

Type A avec démultiplicateur et débrayage.....	2.875 fr.
Type B1-29 avec boîte ULTIMA 3 vitesses, débrayage kick-starter.....	»
Type B1-29 ————— Dames et Ecclésiastiques.....	»
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 (6^e)
Téléph. VAUDREY 02-04 I électr. ULTIMA-LYON Chèque postal n° 154-61 Lyon



Huin, 12, rue Marcelin, Charenton (Seine). Le samedi après-midi.
Citroën 5 CV tréfle, excel. état, 7.500 fr. Bigeard, 9 bis, rue du Coq-Français, Les Lilas (Seine). Tél. Combat 05-27.

8 HP Chapuis Dormier, 3 vit., jolie acr., 2 places, 3.500 fr. ou échanger contre moto, pneu confort Triumph, pneus neufs, type H 1. 1.500 fr. De Bartz, Feugarolles (Lot-et-Garonne).

10 CV sport le Buire 1926, superbe torp. 4 places, capote, rideaux complets baissés, projecteur orientable, 100 km. et confort absolu, garantie mécanique de 6 mois, reprise en compte de tous véhicules modernes. Prix 12.000 fr. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris. Tél. Roquette 07-67.

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
— TEL.: DIDEROT 37-64 —

5 CV Mathis trois places, éclairage, démarrage, conf. neufs parfait état, 5.800 fr. Belœil, 5, passage Legrand, Billancourt (Seine).

17 Morgan, 3 Sandford, 2 Darmont à culbuteurs sont à vendre chez Pierre, qui organise pendant la durée du Salon une exposition avec essais de tous véhicules à son garage, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roquette 07-67.

Morgan air, très bon état, 4.500 fr. cause achat voiture, 52, rue Lourmel, Paris (15^e).

Particulier vend voiture 5 HP Peugeot, 1/2 taxe, assurance payée, bas prix, mod. B. P. 2 places, urgent. Ecrire A. Lougin, Docks de l'Est, Gagny (Seine-et-Oise).

Peugeot 5 CV, cabriolet tous temps 172 R., peint. neuve, parf. état méc., 6.900 fr. Maignet, 25, rue Pastourelle, Paris.

5 CV Peugeot, torpédo 4 places, nombreux accessoires, prix 10.000 fr. Sizaire, 91, rue Pasteur, Vitry-sur-Seine (Seine).

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

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS - CAPOTES - PARE-BRISE
FERNAND RICHARD
139, Av. d'Italie, PARIS (13^e) Tél. Gob. 25-00
Envoi du Catalogue contre 0 fr. 50

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

- SOYER - TERROT - MOTOCONFORT
MOTOCYCLISTES! Si vous envisagez de changer au au Printemps, votre moto, faites des économies, car nous pouvons la reprendre de suite sur commande, livraison 1929.
- Achetez - **AGENCE DIRECTE, R. LARGEOT** toujours à l'AGENCE DIRECTE, R. LARGEOT
4, Grande-Rue, Saint-Maurice (Seine) - Téléphone: Bastille 13-61
— (Pont de CHARENTON) —
qui vous fera les meilleures Conditions avec les mêmes Garanties
— LEÇONS GRATUITES A TOUT ACHÉTEUR —
TOUTES MARQUES OCCASIONS 6 ET 12 MOIS — TOUS PRIX — DE CREDIT —

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

Renault 11 HP, torpédo, camionnette, ch., 600 kg., revisée, éclair., démarrage, ballons, 15.000 francs demandés. Villeval, 82, rue Galilée, Revin (Ardennes).
6 CV Renault 1926, torp. 3 places, coffre, 6 roues, pare-chocs, gaines Téalémit, nomb. accessoires, état neuf, occasion exceptionnelle 8.000 fr. Bailly, visible 29, boulevard du Port-Royal, Paris (14^e).

6 CV Renault N. N. C. 1, 4 places, 4 portes, demi sple, pn., peint. neuve, état méc. parf., 10.700 fr. Wanveiche, 58, rue de la République, Puteaux (Seine).

Renault 6 CV, torpédo, 4 pl., carr. luxe, remise à neuf, 6 roues, 1/5 huile, téléj. rétr., 10.500 fr. Leroy, 22, rue du Retrait, Paris (20^e).
Sandford Ruby spécial, 1.100 cmc., à culbuteurs, car. alu., freins, av. essais à volonté, 10.500 fr. visible tous les jours, garage Villiers, 15, rue des Bas-

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

Roger, Suresnes (Seine), ou écrire Brochard, 37, rue des Bas-Roger, Suresnes (Seine).

Scap 7 CV, moteur Cime 2-3 pl., Sigoyer, Ornacieux (Isère).
Zèbre, torpédo 2 places, 5 CV, 4 cylindres, 5 roues, prix 2.800 fr. P. Grouit, Alizay (Eure).

Autos et motos, achat maxima de suite et au comptant Paris-Auto, 104, avenue de Villiers, Paris.
Camionnette 10 HP, détaxée 5 HP, bonne carrosserie, bons pneus, 1.800 fr. Trachel, 2 ter, rue Saint-Jules, Versailles (Seine-et-Oise).

Morgan air, cause service militaire, excellente occasion, 5.000 francs, Flahault, 9, rue de Belzunce, Paris (10^e).

Cause double emploi, Citroën 5 CV, en tréfle, pont Banjo, 1925, ailes rondes, ent. rev., accus. 1928, équipement électrique neuf, 7.500 fr. Terret, 43, rue de Fleurus, Paris (6^e). Marcadet 13-87.

5 CV Peugeot, 4 places, torpédo 1926, éclairage, démarrage, compt. montre, klaxon, rt pn. nf, parf. état, 7.200 fr. Beurthe, 67, rue Jules-Ferry, Bagnolet (Seine).

Urgent, cause départ, voit.

Motocyclistes !... Voilà le moment de prévoir sur vos Machines, l'éclairage !
Un seul, peut vous donner entière satisfaction :
LE MAGLUCE MARELLI

qui, en même temps qu'il fournit l'éclairage, assure aussi l'allumage de votre moteur de façon si parfaite et vous évite les ennuis de départs difficiles si désagréables l'hiver.

Sté Am^e des Établissements MARELLI, 77, Bd Gouvion-Saint-Cyr - PARIS

Benjamin, modèle 21, type cycle-car 4 CV, mot. 4 cyl., 4 temps, torpédo 2 places, éclairage élect., rétro., compteur, tout parfait état, bas prix. Pour rendez-vous téléphoner Central 40-62 ou écrire Marquet, 2, rue Victor-Gallant, Paris.
Citroën 5 HP, torpédo, parf. état mécanique, capote et rideaux neufs, voir ou écrire garage Gandon, 3-5, rue Gandon, Paris (13^e).

SIDECARS
B. S. A., sidecar 500 cmc., parfait état, chaîne-chaîne, tansad, prix 2.700 fr. Tous les jours

Voyez au Salon !
GRANDE NEF - STAND 99
les motos
MARC
sur
"SILENTBLOC"

de 7 à 12 h. et de 13 h. 45 à 18 h. M. Guillouet, 19, rue Charles-Fourier, Paris (13^e).

Gillet-Herstal 500 cmc., culbuteurs, avec éclairage élect. Bosch, état de marche, 5.000 fr. Raquet, 33, route de Paris, Amiens (Somme).

Gnome et Rhône grand sport, chaîne-chaîne, ballons, écl. élect., side bi-place, pare-brise, coupevent, planche bord., glace, montre, compteur, etc., capote, 4 places, grand tourisme, 75 à l'heure, outill. complet, kick, pneu de rechange, etc. Pessey, de 10 à 12 h. Tél.: Littré 10-85.

GRAISSEZ VOS CYLINDRES, PISTONS ET SOUPAPES avec
MIXTROL OIL
Prolonger la vie de votre Moteur. Economisez votre Essence. Évitez les Réparations coûteuses. Notices, Renseignements sur demande
MIXTROIL OIL
Éts MARCHAND 2, rue de Villaret-de-Joyeuse, PARIS - Galvani 36-18

Gnome et Rhône 500 cmc., ch.-ch., très bon état. Echivard, 36, rue des Boulangers, Paris (5^e).
Harley-Davidson 9 CV, side bi-place, parfait état, compteur, capote, pare-brise neufs, éclair. Magondeaux, prix 4.000 fr. Visible tous les matins. Richard, 30, rue de Poissy, Paris (5^e).

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

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

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

ROBERT - SPÉCIALISTE -
MOTOS et VOITURETTES SPORT
21, Rue de Tiemcen, (20^e)
EXPOSITION
DES NOUVEAUX **SOYER**
— MODÈLES —
10 MOIS DE CRÉDIT - Téléphone: Ménilmontant 76-39

les motos **"UTILIA"** sont exposées
GRAND NEF - STAND 141
Leurs qualités et prix vous intéresseront

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

F.N. les célèbres Motos 500 cmc. à culbuteurs 350 cmc. à soupapes latérales sont en vente aux
MEILLEURES CONDITIONS
à SAINT-DOMINIQUE AUTOMOBILES
143, Rue St-Dominique, PARIS

Harley-Davidson side 7/9, parfait état méc., 4 pneus, dont 1 conf. Ecr.: Rapin, 33, rue Juge, Paris (15^e).
Sidecar complet pour Indian, capote, pare-brise, porte-bagages, bon état, le tout 500 fr. Dupont, à Marivault, Saint-Crépin-Ibovillers (Oise).
Sidecar, tan-sad Matchlee, moteur Mag., écl., roue de rech., pneus neufs, capote, pare-brise, affaire de confiance, 4.800 fr. Dubocq, 98, route de Gonesse, Saint-Denis (Seine).
Motosacoche grand luxe, écl. élect., roue de rech., compteur, bas prix. Janiot, 34, rue du Bois, Clichy (Seine).

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
TARIF ILLUSTRÉ
INDIAMOTO 194
1, Rue Faraday, Paris (17^e)
Reste ouvert le Dimanche matin de 9 à 12 h.
Tél.: CARNOT 50-79

Facilités paiement, moto anglaise 6 CV, avec side, excel. état méc., 2.000 fr. Christmas, 143, avenue Emile-Zola, Paris

ECHANGE
Vendrai ou échangerai contre petite voiture, Motoconfort 308 cmc., 4 CV 1/2, dernier modèle ayant roulé 700 km. Sagnez, 81, rue Saint-Maur, Paris (11^e).
Peugeot 9 CV, modèle 25, torpédo 4 places, écl., démar., capote, pare-brise, roue sec.

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

rev. fin juillet, échange contre René Gillet, side L.V. ou cyclecar Amilcar 6 CV, bi-place, équipé en confort, modèle récent, ou vend 8.000 fr. Vergnault, 19, rue Charles-V.
Echange moto la Cyclette, contre poste T. S. F. Bouricault, Rocreuse. Lésigny (Vienne).
Vends ou échange Amilcar 6 CV, parfait état, contre moto

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

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

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques

**Pièces détachées
Pour tous Modèles**

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e)

Téléph. { Wagram 01-9
Carnot 53-57

**RÉPARATIONS
en 24 heures**
avec
Garantie de 6 Mois

**SPÉCIALITÉ
pour MOTOS**

350 cmc., 4 temps, cause double emploi. B. Ferlay, Chaponot (Rhône).

Vends ou échange moteur 175 cmc. neuf, contre 175 cmc. neuf très rapide, 2 ou 4 temps. Denier, usine des Charbonniers, Thiers (Puy-de-Dôme).

**HUILE MINÉRALE
extra-rafinée**

okoil

SPÉCIALE pour Moteurs de Sport et Moteurs à deux Temps

Renseignements: H. BOURRUS, Ag. gén. 29, rue du Poteau, PARIS (18^e)

ON DESIRE ACHETER

Acheterai comptant à partic. Terrot ou F.N. 350 ou 500 cmc., bon état. Verwhere, 8, rue du Pont-Louis-Philippe, Paris (4^e).

Achète Sandford surb. Faire offres à Bluyesen, 6, rue de Port-Mahon, Paris.

Suis acheteur moto course 500 cmc., très rapide, Blackburne ou J.A.P. préférence, ne pas se présenter. Ecr.: Pierre Mailly, 80, boul. du Port-Royal, Paris.

DIVERS

A louer dans garage partic., 2 places pour motos, tranquillité absolue, 30 fr. par mois. Nielly,

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

50, rue de la Tour-d'Auvergne, Paris (9^e).

Peinture, papiers peints, vitrerie, travaux à façon, prix bas. Thomas, 17, passage Brunoy, Paris (12^e).

Ecl. électr. complet Aute-roche, pour motocyclette, 250 fr.

KERVAN

:: LES PLUS JOLIES ::
MOTOCYCLETTES
:: LES MEILLEURES ::

Voiturette, moteur Ruby sport, 6 CV, carrosserie tout aluminium très profilée, 5 pneus neufs 710x90, éclairage élect., montre, compteur, parfait état marche, 4.000 fr. M. Bergeron, 33, avenue Simon-Bolivar (19^e)

Soyer, 4 HP, toute équipée, roulée 3.500 km. cause maladie, 2.500 fr. Bailly, 9, rue de Paris, Pierrefitte (Seine).

POUR INVENTIONS

breveter vos inventions

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

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

Roy, 77, avenue d'Antony, Châtenay (Seine).

Bouteille Péhu 125, chargée, 100 fr. au lieu de 140 fr. Bernier, 14, rue Berzélius, Paris (17^e).

Vends châssis à remonter 7 HP, bloc-moteur 8 cyl. en V, dir. rap. pont., essieu, 2.500 fr.; châssis à remonter 7 HP, bloc-moteur, Cime 7 HP, parfait état,

Garage FÉLIX-FAURE
91, Avenue Félix-Faure, PARIS (15^e)
Téléphone: VAUGIRARD 20-86

J. ILHARRÉGUY
- Agence MOTOBÉCANE -
MOTOCONFORT MONET-&GOYON
F.N. GILLET-HERSTAL SAROLÉA
Livraison immédiate
CRÉDIT INTÉRESSANT
VENTE - ACHAT - ÉCHANGE - DÉPANNAGE

Facilités paiemt., moto anglaise 6 CV. avec side, excel. état mécanique, 2.000 fr. Chris, 143, avenue Emile-Zola, Paris.

Moto GRIMPEUR
neuve, n'a jamais roulé; 250 cmc., 2 temps, 2 vitesses, Prix des plus avantageux. S'adresser ou écrire à MOTO-REVUE, 51, r. Vivienne, Paris, 2^e.

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

3.500 fr.; châssis avec caisse, bloc Scap 6 HP, parfait état, 3.200 fr.; torpédo Talbot 9 HP, type D.C., méc. revue, 8.500 fr. 65, rue du Théâtre, Paris (15^e).

A céder grosse agence de motos. Ecr.: Gaulier, 5, boul. des Près, Abbeville (Somme).

Tan-sad excel. état, repose-pieds, à vendre 60 fr. Bartail, 27, rue de Fleurus, Paris.

Avant-train pour grosse moto, complet, 400 fr.; projecteur acétylène, 180 %, tournant, 100 francs. Delburg, 49, boul. Latour-Maubourgh, Paris.

Dynamo moto, chaîne-cour., grip-g. rech., kick, pn. ball., p. jte 650 x 55, neuf, pompe, pont R. Sermon, Montargis (Loiret).

Ecl. électr. Radios, 230 fr.; sacoche cavalerie, 50 fr. Sannaricq 26, boul. Carnot, Saint-Denis (Seine).

Local industriel à vendre ou

CARROSSERIES & CHASSIS
pour SIDE CARS

12 Modèles en mono et bi-places
Bois - Tôle - Aluminium
Capotes, Pare-brise, lan-sad, Pare-boue, Repose-pieds, Sacoche, 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

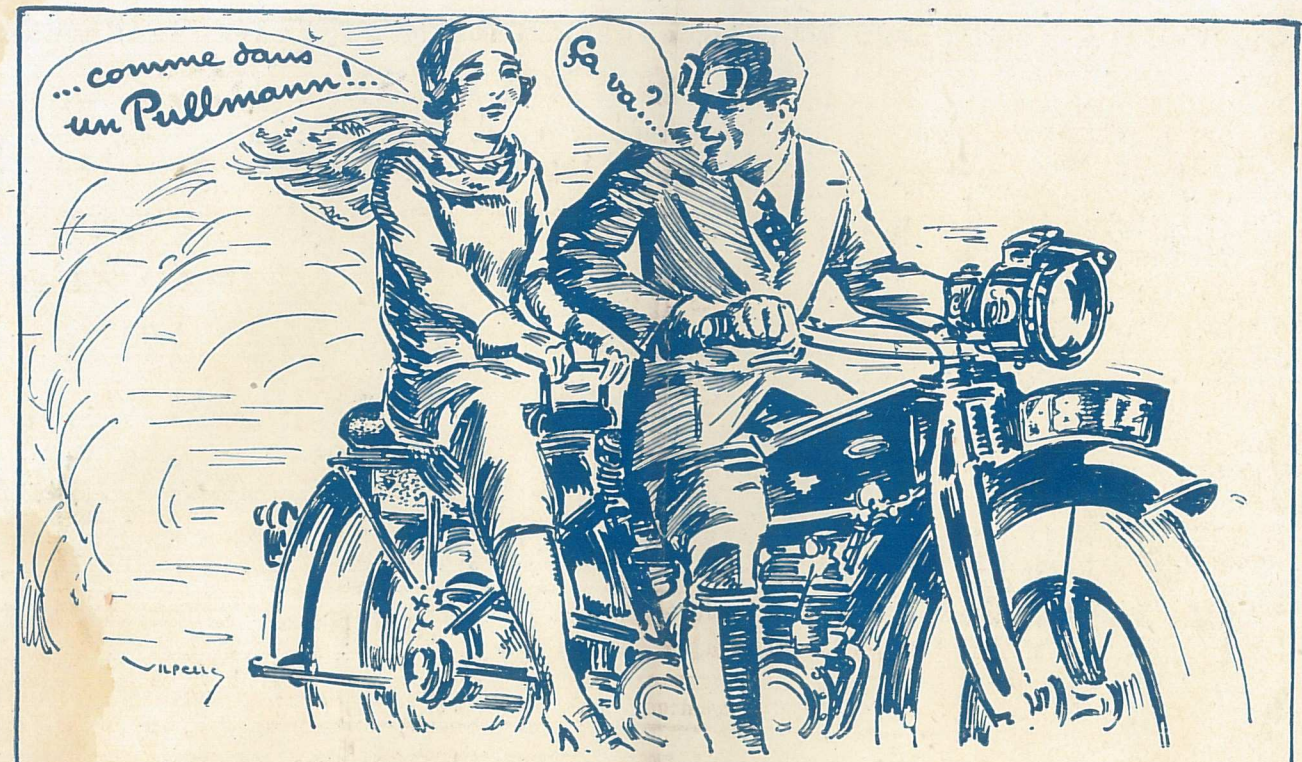
Bloc-moteur Benjamin, 2 cyl., refroidis. à eau, 3 vit., marche AR, complet, avec carbur., magnéto, convient pour voiturette, 500 fr.; carros. de cyclecar, bon état, roues pneus 650 x 65, acces., etc., 450 fr. Renaudet, 16, rue des Changes, Vierzon (Cher).

Bout. Magondeaux, phare Luxor code, face de 150 %, sup. lanterne AR, avec canalisation, 225 fr., cause double emploi, urgent. Maurice Marchal, Laneuville-aux-Bois (M.-et-M.).

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

Phares motos d'occasion, cour. caout. neuves, 10 à 25 fr. pièce; moteurs 175, 250, 350 cmc., 2 et 4 temps, boîtes 2 et 3 vit., lot de carbur., magnéto, cadre, fourches élastiques, quantité d'accessoires. Agence Motoconfort, 7, boul. Victor-Hugo, Saint-Ouen (Seine).

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



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

le Strap
Meilleure 640



Breveté
S. G. D. G.



en vente partout

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

Veuillez m'abonner à (1) numéros de Moto-Revue et son supplément l'Actualité Automobile à partir du Numéro en date du _____

Ot-joini la somme de (2) _____

Nom _____

Prénoms _____

Profession _____

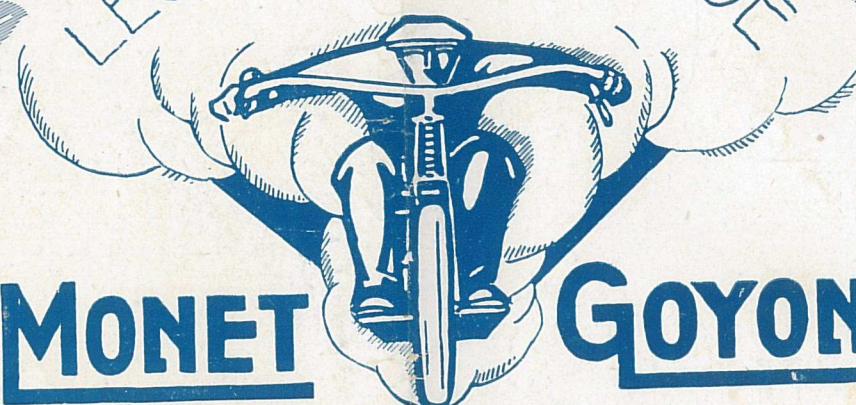
Adresse _____

Signature _____

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

(1) 64, 32 ou 16 Numéros.
(2) Pour l'envoi des fonds, un simple mandat-poste ne vous coûtera que 0 fr. 40 si vous faites porter sur ce mandat par l'employé des postes la mention CHEQUES POSTAUX 27.737 PARIS (2^e).

LES TRIOMPHES DE



MONET **GOYON**

Aux Grands Prix de France

(Monthéry le 7 Octobre)

emporte la Victoire, avec GAUSSORGUES

1^o en Catégorie 500 cmc.

à la moyenne horaire

150 KM. 167

— sur 100 Miles (160 kilomètres) —

Le Brassard de Tourisme

1928

(PETITES CYLINDRÉES)

est la plus grosse Victoire souhaitée par un Constructeur.
C'est

MONET-&-GOYON

qui se l'attribue encore une fois cette année.

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